AirAsia

รายงานประจำปี 2556

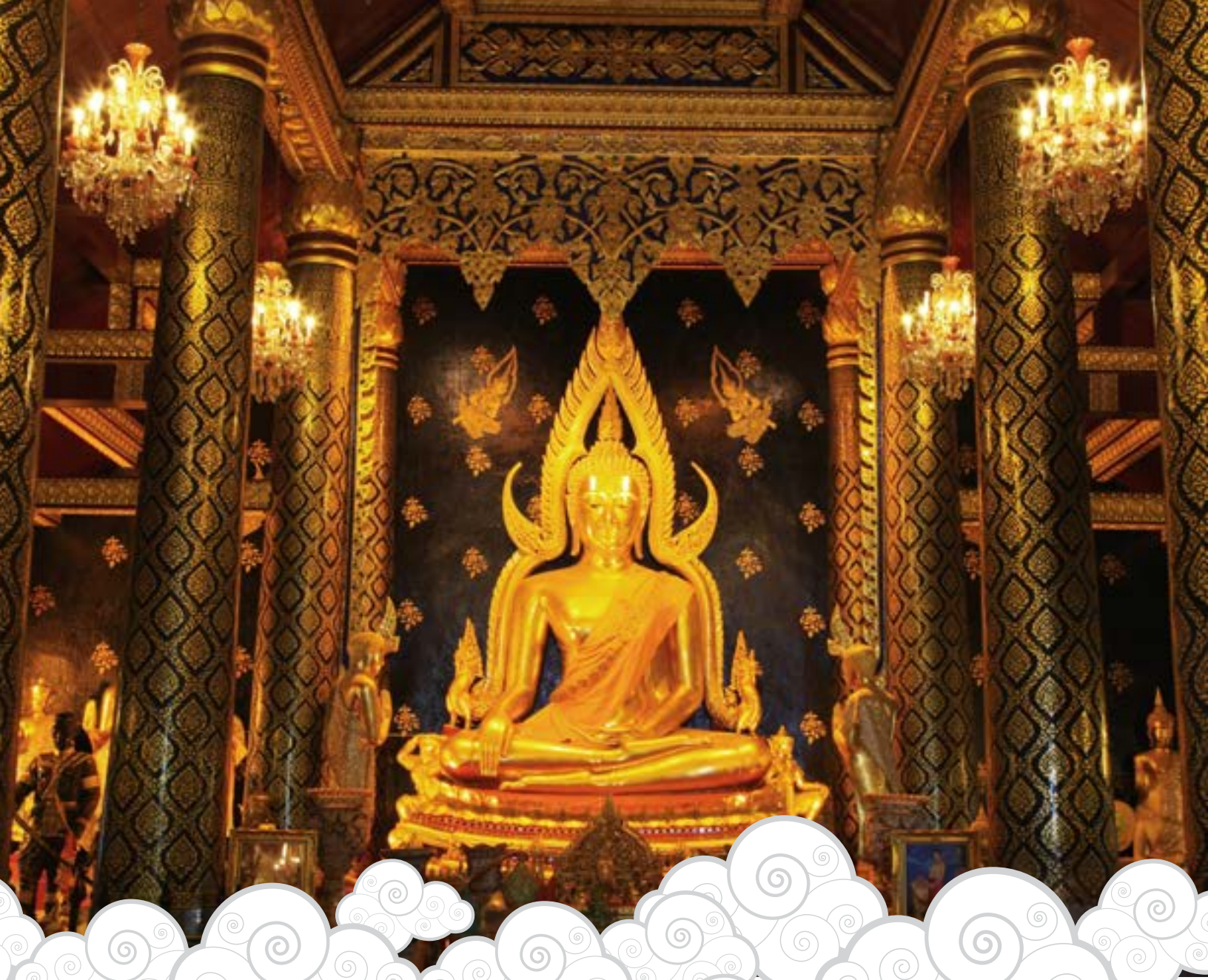
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ASIA AVIATION
Public Company Limited

สัมผัสปลายทางใหม่
ใคร ใคร... ก็บินได้
ขอนแก่น
พิษณุโลก
เสียมราฐ
คุนหมิง

ขอนแก่น

เยือนอีสานบ้านเฮา ศึกษาเยี่ยมชมอุทยานและพิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์
บึงแก่นนคร และศูนย์กลางการศึกษา การประชุม สัมมนา
ที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



พิษณุโลก

บินสู่ถิ่นกำเนิดพระนเรศวร สักการะพระพุทธชินราชที่งดงามที่สุด
อร่ามเรืองรองที่วัดพระศรีรัตนมหาธาตุ
พร้อมการเป็นเส้นทางแห่งอนาคต ประตูเชื่อมต่อสู่อินโดจีน

เสียมราฐ

ดินแดนอารยธรรมโบราณแห่งกัมพูชา สัมผัสปราสาทนครวัด นครธม
ในราคาที่ ใคร ใคร... ก็บินได้ พร้อมดื่มด่ำกับร้านอาหารหลากหลายยามค่ำคืน
อัศจรรย์ความสุขได้ทุกไลฟ์สไตล์ชีวิต

คุนหมิง

"นครแห่งฤดูใบไม้ผลิ"
เมืองหลวงและเมืองใหญ่ที่สุดของมณฑลยูนนาน
ครั้งหนึ่งกับมหัศจรรย์ธรรมชาติสุดตระการ "อุทยานป่าหิน" ที่งดงามและยิ่งใหญ่ที่สุด

สารบัญ

08 วิสัยทัศน์และพันธกิจ
10 สารจากประธานกรรมการ
12 สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
14 คณะกรรมการและคณะผู้บริหาร
39 ข้อมูลทั่วไป
40 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป
44 นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ
48 ลักษณะการประกอบธุรกิจ
62 ปัจจัยความเสี่ยง
68 โครงสร้างเงินลงทุน
70 โครงสร้างการจัดการ
96 การกำกับดูแลกิจการ
112 ความรับผิดชอบต่อสังคม
124 การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง
127 รายการระหว่างกัน
136 รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน
137 รายงานคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2556
138 คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน
151 งบการเงิน

NOW EVERYONE CAN FLY

WITH A FLEET OF 35 AIRCRAFT CARRYING OVER 10.5 MILLION PASSENGERS IN 2013

วิสัยทัศน์

ไทยแอร์เอเชียมุ่งมั่นเป็นสายการบินราคาประหยัด
ชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการผู้โดยสารในราคา
คุ้มค่ามากที่สุดผ่านการบริการที่มีคุณภาพ
มีความน่าเชื่อถือ และคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด

พันธกิจ

เราคือสายการบินราคาประหยัดรายแรกของประเทศไทย ที่มีการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อพลิกโฉมการเดินทางทางอากาศ และเปิดโอกาสให้ "ใคร ใคร... ก็บินได้" พวกเราเป็นกลุ่มคนรุ่นใหม่ที่เปี่ยมไปด้วยพลังที่จะก้าวไปข้างหน้า และมีใจที่เปิดกว้าง พร้อมจะคว้าทุกโอกาสด้วยความมุ่งมั่น

5
TIME
CHAMP
2009 - 2013
WORLD'S BEST

สารจาก ประธานกรรมการ

ปี 2556 เป็นปีที่ท้าทายในการเติบโตของธุรกิจ เพราะมีปัจจัยกระทบจากสถานการณ์การเมืองช่วงท้ายปี ที่เป็นฤดูกาลท่องเที่ยว ซึ่งส่งผลโดยตรงกับสายการบินและภาคการท่องเที่ยวมีความอ่อนไหวกับสถานการณ์ แต่องค์กรที่ดีต้องสามารถผ่านไปให้ได้ ซึ่งผมคิดว่าบริษัทฯ พิสูจน์ได้ดีในปีนี้

สิ่งที่โดดเด่นคือบริษัทฯ ไม่หยุดนิ่ง และมีสีสันใหม่ๆ ให้ทุกคนได้ตื่นตาตื่นใจเสมอ โดยเฉพาะเป้าหมายในตลาดสำคัญคือตลาดภายในประเทศ ก็สามารถทำได้อย่างดี ทั้งการเพิ่มความถี่บิน การเข้าถึงท้องถิ่นผ่านกิจกรรมต่างๆ สร้างความรู้สึกใกล้ชิด และทำให้แข่งขันได้อย่างดี

อีกเรื่องสำคัญที่เราเน้นย้ำ คือ “การสร้างแบรนด์ที่ดี” ตั้งแต่การเปิดตัวสื่อสารเป็นสายการบินราคาประหยัดที่สุด มาถึงการให้บริการด้วยเครื่องใหม่ทุกเที่ยวบิน ในปีนี้เราตอกย้ำมาตรฐานการให้บริการ ผ่านพรีเซ็นเตอร์ “ณเดชน์ คูกิมิยะ” ที่บินจนคุ้นเคย และสามารถสะท้อนแบรนด์ไทยแอร์เอเชียได้อย่างดี คือสนุกสนานเป็นกันเอง สัมผัสได้ โดยเฉพาะการใช้ภาษาอีสานมาสื่อสาร พร้อมเปิดเส้นทางบินใหม่ กรุงเทพฯ-ขอนแก่น สิ่งเหล่านี้ส่งผลต่อภาพลักษณ์และความคาดหวังที่ดีในบริการของเรา ถือเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าและสร้างความแข็งแกร่งของแบรนด์ในระยะยาว

> **“เมื่อเรามีแบรนด์ที่เข้มแข็ง ผสานกับการเป็นสายการบินแห่งอาเซียน ที่ให้บริการในระดับนานาชาติชัดเจน ทำให้บริษัทฯ พร้อมแข่งขันในทุกช่องทาง”**

เมื่อเรามีแบรนด์ที่เข้มแข็ง ผสานกับการเป็นสายการบินแห่งอาเซียน ที่ให้บริการในระดับนานาชาติชัดเจน ทำให้บริษัทฯ พร้อมแข่งขันในทุกช่องทาง กลยุทธ์เสริมต่อไป คือเรื่องการเป็นผู้นำเทรนด์ สร้างนวัตกรรมและบริการใหม่อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งรายได้จากบริการเสริมพิเศษที่เพิ่มขึ้นอย่างน่าพอใจในปีนี้

ความสำเร็จในปีนี้ สิ่งที่ผมต้องพูดถึงคือ บุคลากรของบริษัทฯ ตลอด 10 ปีที่ผ่านมา เรามีผู้บริหารที่มีวิสัยทัศน์และมีความรักในองค์กร ร่วมฝ่าฟันกันมาตั้งแต่วันแรก พนักงานเก่าที่มีประสบการณ์ในธุรกิจ รวมทั้งพนักงานใหม่ที่มีความคิดสร้างสรรค์ใหม่ๆ มาเติมเต็ม ทำให้บริษัทฯ เติบโตอย่างมั่นคงและมีอนาคตที่สดใส

สุดท้ายนี้ผมในฐานะตัวแทนบริษัทฯ สามารถให้ความเชื่อมั่นได้ว่า เรายังคงจะเดินหน้าตามแผนงานที่แสดงต่อผู้ถือหุ้นทุกคนไว้ และบริษัทฯ จะสามารถเติบโตและมีผลประกอบการที่ดี เพราะเรามีรากฐานที่วางไว้ ลงทุนอย่างคุ้มค่าและสมเหตุสมผลเสมอ ขอบคุณทุกความเชื่อมั่นครับ

อารักษ์ ชลธาร์นนท์
ประธานกรรมการ

10th ANNIVERSARY
AirAsia
AirAsia

สารจาก ประธานเจ้าหน้าที่ บริหาร

ปีนี้เป็นปีที่ไทยแอร์เอเชียครบรอบ 10 ปี ร่วมเติบโตมากับสังคมไทย สร้างสิ่งใหม่ๆ รวมทั้งเปลี่ยนแปลงความเชื่อให้การโดยสารด้วยเครื่องบินเป็นเรื่องง่าย "ใคร ใคร...ก็บินได้" ในฐานะคนที่อยู่เริ่มต้นในวันแรกร่วมกับทีมผู้บริหารระดับสูงและพนักงานทุกคน ถือเป็นความภาคภูมิใจ และยืนยันความมั่นคงของไทยแอร์เอเชีย ที่ผ่านหลากหลายบทพิสูจน์ ทำให้ไทยแอร์เอเชียยังคงเป็นผู้นำสายการบินราคาประหยัดครองใจทุกคน

ในด้านการดำเนินกิจการปี 2556 เรายังคงเน้นตลาดที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง คือตลาดภายในประเทศ ตลาดจีน และอินโดจีน โดยวางเป้าหมายในการสร้างเครือข่ายบินที่ครอบคลุม เข้มแข็ง เพื่อรองรับการแข่งขันในทุกรูปแบบ ทั้งการเกิดขึ้นของสายการบินใหม่ และการเตรียมตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในเวลาอันใกล้นี้

สำหรับการเกิดขึ้นของสายการบินใหม่ในตลาด เราติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด และเมื่อเปรียบเทียบด้วยขนาดและความชำนาญในตลาดที่เราเป็นผู้นำ ยังทำให้เราได้เปรียบในการแข่งขันอย่างดี รวมทั้งการวางแผนระยะสั้นระยะยาวที่ครอบคลุม ทั้งการรับเครื่องบินแอร์บัสใหม่ประจำการฝูงบิน 6-8 ลำต่อปี เพื่อเพิ่มเส้นทางบินใหม่ๆ เราจึงยังจะสามารถเติบโตได้ตามเป้าหมายที่วางไว้ได้อย่างแน่นอน

ผลประกอบการของปี 2556 ไทยแอร์เอเชียสามารถดำเนินงานตามแผนได้อย่างดี โดยเน้นการเพิ่มความถี่บินภายในประเทศอย่างต่อเนื่องในทุกๆ เส้นทางยอดนิยม ทำให้เรามีความถี่สูงสุดในเส้นทางหลัก รวมทั้งการเพิ่มเส้นทางบินใหม่ที่พิษณุโลก ขอนแก่น และเส้นทางใหม่ระหว่างประเทศ ที่เสียมราฐและคุนหมิง อย่างไรก็ตามไตรมาสสุดท้ายของปี 2556 นั้นเป็นที่

> **"ในด้านการดำเนินกิจการปี 2556 เรายังคงเน้นตลาดที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง คือตลาดภายในประเทศ ตลาดจีน และอินโดจีน โดยวางเป้าหมายในการสร้างเครือข่ายบินที่ครอบคลุม เข้มแข็ง เพื่อรองรับการแข่งขันในทุกรูปแบบ"**

ทราบกันดีถึงสถานการณ์ทางการเมืองที่เกิดขึ้น ต้องยอมรับว่าส่งผลกระทบกับนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยเฉพาะชาวจีน เราจึงปรับแผนต่างๆ โดยพยายามสร้างทางเลือก กระจายการท่องเที่ยวไปยังภูมิภาคมากขึ้น เช่น การเปิดบริการต่อเที่ยวบิน Fly-Thru โดยใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นท่าอากาศยานต่อเครื่อง ไปยังจังหวัดต่างๆ เริ่มต้นที่เชียงใหม่ ภูเก็ต และกระบี่ การเปิดเส้นทางบินเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค เช่น กระบี่-เชียงใหม่ กระบี่-สิงคโปร์ และเชียงใหม่-ฮ่องกง เป็นต้น ถือเป็นการปรับตัว เพื่อให้นักท่องเที่ยวจากต่างประเทศสามารถเดินทางมาเที่ยวประเทศไทยได้

สถานการณ์ที่เกิดขึ้นตลอดปีสำหรับไทยแอร์เอเชียนั้น ถือว่าเป็นเรื่องที่เรามีการบริหารจัดการที่ดีพร้อมทั้งแผนสำรองรองรับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นตลอดทั้งปี ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ขอให้ทุกท่านเชื่อมั่นและเราจะเติบโตร่วมกันในปีต่อๆ ไปครับ

ทัศพล แบเลเว็ลด์
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

คณะกรรมการ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์
ประธานกรรมการ / กรรมการอิสระ
ประธานกรรมการตรวจสอบ

นายดิสธร วัชโรทัย
กรรมการ / กรรมการอิสระ
กรรมการตรวจสอบ

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์
กรรมการ / กรรมการอิสระ
กรรมการตรวจสอบ

นายทัศพล แบเลเว็ลด์
กรรมการ

นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง
กรรมการ

นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ
กรรมการ

นายปรีชญา รัศมีธานินทร์
กรรมการ

หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล
กรรมการ

นายสันติสุข คล่องใช้ยา
กรรมการ

คณะกรรมการ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์
ประธานกรรมการ / กรรมการอิสระ
ประธานกรรมการตรวจสอบ

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์
กรรมการ / กรรมการอิสระ
กรรมการตรวจสอบ

นายอาหมัด ฟาริด บิน ริดซวน
กรรมการ / กรรมการอิสระ
กรรมการตรวจสอบ

นายทัศพล แบเลเว็ลด์
กรรมการ

นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ
กรรมการ

นายปรีชญา รัศมีธานินทร์
กรรมการ

นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส
กรรมการ

นายคามารูดิน บิน เมอรานัน
กรรมการ

คณะผู้บริหาร

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

นายทัศพล แบเลเว็ลด์
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน

นายปรีชญา รัศมีธานินทร์
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม

หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

นายสันติสุข คล่องใช้ยา
ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์

นายณัฐวัชร์ ศิริวงศ์ศาล
ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้พิเศษ

รายละเอียด กรรมการและผู้บริหาร

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์

ตำแหน่ง ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 1 พฤศจิกายน 2555

อายุ (ปี) 63

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์บัณฑิต (ไฟฟ้าสื่อสาร) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สถาบันวิทยาการพลังงาน รุ่น 1/2555
- สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท. รุ่นที่ 9)
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 106/2008 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปรอ. 4515)
- Advance Management Program (AMP 153), Graduate School of Business Administration Harvard University

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) [1] -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น [2] -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2555 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2556 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2555	รัฐมนตรีว่าการ	กระทรวงพลังงาน
2554 - 2555	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
2554	ที่ปรึกษา	บมจ. ชิน คอร์ปอเรชั่น
2552 - 2554	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บมจ. ไทยคม
2552 - 2554	กรรมการ/ ประธานคณะกรรมการบริหาร	บมจ. ซีเอส ล็อกซอินโฟ
2552 - 2554	กรรมการบริหาร	บมจ. แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส
2550 - 2554	กรรมการ/ ประธานกรรมการบริหารสายสื่อโฆษณาและธุรกิจใหม่	บมจ. ชิน คอร์ปอเรชั่น

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	- ไม่มี -
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	• บจ. ไทยแอร์เอเชีย
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

2. นายถิสธร วัชโรทัย

ตำแหน่ง กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 13 ธันวาคม 2554

อายุ (ปี) 50

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาเอก สาขาบริหารการจัดการ มหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต
- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 92/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) [1] -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น [2] -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. ไทยประกันภัย
2554 - ปัจจุบัน	รองเลขาธิการพระราชวัง	สำนักพระราชวัง
2550	ผู้ช่วยเลขาธิการพระราชวัง	สำนักพระราชวัง
2542	ผู้อำนวยการกอง	สำนักพระราชวัง

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	• บมจ. ไทยประกันภัย
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	• สำนักพระราชวัง
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

3. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์

ตำแหน่ง กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 13 ธันวาคม 2554

อายุ (ปี) 49

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ City University, USA
- ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 28/2004 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Audit Committee Program (ACP) รุ่นที่ 4/2005 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่นที่ 6/2008 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) [1] -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น [2] -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	บมจ. แม็ทชิ่ง แม็กซีไมซ์ โซลูชั่น
2539 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการฝ่ายการเงิน	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	บมจ. ฟินันซ่า
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค
2553	ประธานกรรมการปฏิบัติการ	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคเอ็นแอนด์แอสโซซิเอทส์
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คอมพิวเตอร์แอนด์คอนซัลแตนท์ เซอร์วิสเซส
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. พี เอส บิสซิเนส เทรดดิ้ง
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. สยามขอนแก่น
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เอ็ม บี บิสซิเนส เทรดดิ้ง
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเม้นท์
2546 - 2555	กรรมการตรวจสอบ	บมจ. ประสิทธิ์พัฒนา
2546 - 2555	กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการกำหนดค่าตอบแทน	บจ. โรงพยาบาลพญาไท 1, 2, 3

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	• บมจ. แม็ทชิ่ง แม็กซีไมซ์ โซลูชั่น • บมจ. ฟินันซ่า
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	• บจ. ไทยแอร์เอเชีย • บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น • บจ. เคพีเอ็น มิวสิค • บจ. เคเอ็นแอนด์แอสโซซิเอทส์ • บจ. คอมพิวเตอร์แอนด์คอนซัลแตนท์ เซอร์วิสเซส • บจ. พี เอส บิสซิเนส เทรดดิ้ง • บจ. สยามขอนแก่น • บจ. เอ็ม บี บิสซิเนส เทรดดิ้ง • บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเม้นท์
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

4. นายทัศพล แบเลเว็ลด์

ตำแหน่ง กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 21 มิถุนายน 2550

อายุ (ปี) 46

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 148/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 81/2009 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท. รุ่นที่ 13)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) [1] **28.16**

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น [2] **-**

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไอวอรี่ คอฟฟี่
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ดนตรีลีลาคาราบาว
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เว็ลธ์ เวนเจอร์ส
2553 - 2556	กรรมการ	บจ. เจ เจ สยามพัฒนา
2554 - 2556	กรรมการ	บจ. แพตตี้ แอนด์ แพรไหม
2549 - 2556	กรรมการ	บจ. แอร์เอเชีย โก ฮอลิเดย์

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	- ไม่มี -
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	• บจ. ไทยแอร์เอเชีย • บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์ • บจ. ไอวอรี่ คอฟฟี่ • บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท • บจ. ดนตรีลีลาคาราบาว • บจ. เว็ลธ์ เวนเจอร์ส
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

5. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ

ตำแหน่ง กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 21 มิถุนายน 2550

อายุ (ปี) 47

คุณวุฒิทางการศึกษา
- ปริญญาโท สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 142/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Directors Accreditation Program รุ่นที่ 81/2009 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) [1] **5.91**

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น [2] **-**

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2547 - ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	- ไม่มี -
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	• บจ. ไทยแอร์เอเชีย
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

6. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง

ตำแหน่ง	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)
วันที่ได้รับการแต่งตั้ง	21 มิถุนายน 2550
อายุ (ปี)	57
คุณวุฒิทางการศึกษา	• ปริญญาโท มหาบัณฑิต บริหารธุรกิจ สาขาธุรกิจต่างประเทศ มหาวิทยาลัยเกริก • ปริญญาตรี รัฐประสาสนศาสตร์บัณฑิต สาขาบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช • ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ • วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปรอ. 5222) • ประกาศนียบัตร Flying Safety Officers' Course of Royal Australia Airforce • ประกาศนียบัตร เสนาธิการ ทหารอากาศ (ท.อ.) ผู้บังคับฝูงบิน รุ่นที่ 59 (ท.อ.) นายทหารนิรภัย รุ่นที่ 27 (ท.อ.) ครูการบิน นักบินลำเลียงทำหน้าที่ต้นหน รุ่นที่ 5 และนักบินกองทัพอากาศ • หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 143/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) • Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) [1]	**5.79**
ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น [2]	**-**

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2551 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2551 - 2554	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	- ไม่มี -
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	• บจ. ไทยแอร์เอเชีย
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

7. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์

ตำแหน่ง กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 13 ธันวาคม 2554

อายุ (ปี) 55

คุณวุฒิทางการศึกษา
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) [1] **5.94**

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น [2] **-**

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2547 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	- ไม่มี -
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	• บจ. ไทยแอร์เอเชีย
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

8. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล

ตำแหน่ง กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 13 ธันวาคม 2554

อายุ (ปี) 52

คุณวุฒิทางการศึกษา
- ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ State University of New York, USA
- อนุปริญญา สาขาวิทยาศาสตร์ Kemper Military College, Missouri, USA
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Financial Statement For Directors รุ่นที่ 12/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) [1] **5.84**

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น [2] **-**

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2547 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	- ไม่มี -
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	• บจ. ไทยแอร์เอเชีย
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

9. นายสันติสุข คล่องใช้ยา

ตำแหน่ง กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 13 ธันวาคม 2554

อายุ (ปี) 48

คุณวุฒิทางการศึกษา
- ปริญญาโท สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 143/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) [1] **2.92**

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น [2] **-**

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2550 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	- ไม่มี -
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	• บจ. ไทยแอร์เอเชีย
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

รายละเอียดกรรมการ
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556
(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์

(ดูรายละเอียดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

3. นายอาหมัด ฟาริด บิน ริดซวน

ตำแหน่ง กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 16 ธันวาคม 2554

อายุ (ปี) 53

คุณวุฒิทางการศึกษา
- Masters in Business Administration in International Business, US International University
- Bachelor of Business Administration degree (Marketing), Western Michigan University

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) [1] -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น [2] -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2555 - ปัจจุบัน	Director	Merit Idea Sdn Bhd
2548 - ปัจจุบัน	Director	Natseven TV Sdn Bhd
2548 - ปัจจุบัน	Director	Ch-9 Media Sdn Bhd
2546 - ปัจจุบัน	Director	Sistem Televisyen Malaysia Berhad
2546 - ปัจจุบัน	Director	Metropolitan TV Sdn Bhd
2545 - ปัจจุบัน	Director	Amity Valley Sdn Bhd
2545 - ปัจจุบัน	Director	Esprit Assets Sdn Bhd
2549 - 2556	Director	Media Prima Berhad
2545 - 2555	Director	Primeworks Studios Sdn Bhd
2548 - 2554	Director	Synchrosound Studio Sdn Bhd
2548 - 2554	Director	Max-Airplay Sdn Bhd

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

4. นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส

ตำแหน่ง กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 19 กันยายน 2546

อายุ (ปี) 50

คุณวุฒิทางการศึกษา
- Accountancy and Finance, London School of Economics
- Honorary Doctorate of Business Innovation, Universiti Technologi Malaysia (UTM)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) [1] -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น [2] -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2544 - ปัจจุบัน	Executive Director	AirAsia Berhad
2546 - ปัจจุบัน	Director	AirAsia Investment Ltd.
2547 - ปัจจุบัน	Director	AirAsia (Mauritius) Limited
2549 - ปัจจุบัน	Non Independent, Non Executive Director	AirAsia X Berhad
2554 - 2556	Director	AirAsia Japan Co.,Ltd.
ปัจจุบัน	Director	AirAsia Inc.
2547 - ปัจจุบัน	Director	AirAsia Go Holiday Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	Director	Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd
2552 - ปัจจุบัน	Director	Asian Contact Centres Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Aero Ventures Sdn Bhd
2556 - ปัจจุบัน	Director	Big Duty Free Sdn Bhd
2552 - ปัจจุบัน	Director	1 Malaysia Racing Team Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	Director	Caterhamjet Malasia Sdn Bhd
2555 - ปัจจุบัน	Director	Caterham Tech (M) Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	Director	Caterham Ventures Sdn Bhd
2545 - ปัจจุบัน	Director	Crunchtime Culinary Services Sdn Bhd
2548 - ปัจจุบัน	Director	Dragonback Media Interactive Sdn Bhd
2556- ปัจจุบัน	Director	Educ8 Group Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	Director	Epsom College Malaysia Sdn Bhd

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2541 - ปัจจุบัน	Director	Intellectual Property Protection Sdn Bhd
2552 - ปัจจุบัน	Director	Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd
2554 - 2555	Non Independent, Non Excutive Director and Member of Executive Committee	Malaysian Airline System Bhd
ปัจจุบัน	Commissioner	PT Indonesia AirAsia
2555 - 2556	Director	Star Publications (Malaysia) Berhad
2555- ปัจจุบัน	Director	Think Big Digital Sdn Bhd
2544 - ปัจจุบัน	Director	Tune Air Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	Director	Tune Box Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Tune Group Sdn Bhd
2549 - ปัจจุบัน	Director	Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd
2555 - ปัจจุบัน	Non Independent, Non Excutive Director	Tune Ins Holdings Berhad
2549 - ปัจจุบัน	Director	Tune Hotels Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	Director	Tune Live Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	Director	Tune Longhaul Sdn Bhd
2549 - ปัจจุบัน	Director	Tune Money Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Tune Service Sdn Bhd
2549 - ปัจจุบัน	Director	Tune Sport Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	Director	Tune Studios Sdn Bhd
2549 - ปัจจุบัน	Director	Tune Talk Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	Director	Tune Tones Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	Director	Tune QPR Sdn Bhd
2543 - ปัจจุบัน	Director	Tuneasia.com Sdn Bhd
2552 - ปัจจุบัน	Director	Yayasan Satu Malaysia

5. นายคามารูดิน บิน เมอรานัน

ตำแหน่ง กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 12 พฤศจิกายน 2546

อายุ (ปี) 52

คุณวุฒิทางการศึกษา
- Master of Business Administration (Finance), Central Michigan University
- Bachelor of Science degree, magna cum laude (Finance), Central Michigan University
- Diploma in Actuarial Science, University Technology MARA

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) [1] -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น [2] -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2544 - ปัจจุบัน	Executive Chairman	AirAsia Berhad
2546 - ปัจจุบัน	Director	AirAsia Investment Ltd.
2547 - ปัจจุบัน	Director	AirAsia (Mauritius) Limited
2549 - ปัจจุบัน	Non Independent, Non Executive Director	AirAsia X Berhad
2554 - 2556	Director	AirAsia Japan Co.,Ltd.
ปัจจุบัน	Director	AirAsia Inc.
2547 - ปัจจุบัน	Director	AirAsia Go Holiday Sdn Bhd
2556 - ปัจจุบัน	Director	All Agile Industries Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Aero Ventures Sdn Bhd
2556 - ปัจจุบัน	Director	Big Duty Free Sdn. Bhd.
2552 - ปัจจุบัน	Director	1 Malasia Racing Team Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	Director	Caterhamjet Malasia Sdn Bhd
2555 - ปัจจุบัน	Director	Caterham Tech (M) Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	Director	Caterham Ventures Sdn Bhd
2546 - ปัจจุบัน	Director	Chestar Properties Sdn Bhd
2555 - ปัจจุบัน	Director	DCS Energy Sdn Bhd
2545 - ปัจจุบัน	Director	Domeplex Consolidated Sdn Bhd

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2548 - ปัจจุบัน	Director	Dragonback Media Interactive Sdn Bhd
2556 - ปัจจุบัน	Director	Educ8 Group Sdn. Bhd.
2555 - ปัจจุบัน	Director	Epsom College Malaysia Sdn Bhd
2543 - ปัจจุบัน	Director	Incam Consulting Sdn Bhd
2543 - ปัจจุบัน	Director	Incam Corporation Sdn Bhd
2543 - ปัจจุบัน	Director	Incam Equity Sdn Bhd
2539 - ปัจจุบัน	Director	Incam Global Sdn Bhd
2543 - ปัจจุบัน	Director	Incam Resources Sdn Bhd
2552 - ปัจจุบัน	Director	Intrinsic Capital Management Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	Director	Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd
2536 - ปัจจุบัน	Director	Meranun Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Muncul Juara Sdn Bhd
2554 - 2555	Non Independent, Non Executive Director and Member of Executive Committee	Malaysian Airline System Bhd
2534 - ปัจจุบัน	Director	Music Works Sdn Bhd
2536 - ปัจจุบัน	Director	Nescorp Resources Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	Director	New Haven Resort Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Pacific Gem Sdn Bhd
2544 - ปัจจุบัน	Director	Persian Beauty Sdn Bhd
ปัจจุบัน	Commissioner	PT Indonesia AirAsia
2538 - ปัจจุบัน	Director	Raindance Music Sdn Bhd
2538 - ปัจจุบัน	Director	Red Podium Sdn Bhd
2544 - ปัจจุบัน	Director	Tune Air Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	Director	Tune Box Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Tune Group Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	Director	Tune Hotels Sdn Bhd

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2556 - ปัจจุบัน	Non - Independent and Non - Executive Director	Tune Ins Holdings Berhad
2554 - ปัจจุบัน	Director	Tune Live Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	Director	Tune Longhaul Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	Director	Tune Money Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Tune Service Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	Director	Tune Studios Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	Director	Tune Talk Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	Director	Tune Tones Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	Director	Tune QPR Sdn Bhd
2548 - ปัจจุบัน	Director	Tuneasia.com Sdn Bhd
2548 - ปัจจุบัน	Director	Wheatley Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Sofa Al Azhar Sdn Bhd
2549 - ปัจจุบัน	Director	Yayasan Pendidikan Titiwangsa

6. นายทัศพล แบเลเว็ลด์

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546
(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

7. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ

(ดูรายละเอียดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

8. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2550
(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

รายละเอียดผู้บริหาร
บจ. ไทยแอร์เอเชีย

1. **นายทัศพล แบเลเว็ลด์**
   (ดูรายละเอียดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

2. **นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ**
   (ดูรายละเอียดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

3. **นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง**
   (ดูรายละเอียดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

4. **นายปรีชญา รัศมีธานินทร์**
   (ดูรายละเอียดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

5. **หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล**
   (ดูรายละเอียดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

6. **นายสันติสุข คล่องใช้ยา**
   (ดูรายละเอียดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

7. **นายณัฐวัชร์ ศิริวงศ์ศาล**

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้พิเศษ

อายุ (ปี) 40

คุณวุฒิทางการศึกษา
- ปริญญาโท สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ ด้านการเงิน มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) [1] -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น [2] -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้พิเศษ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2552 - 2554	ผู้จัดการฝ่ายการตลาด กลุ่มผลิตภัณฑ์โทรศัพท์มือถือ	บจ. แอลจี อีเลคทรอนิคส์ (ประเทศไทย)
2550 - 2552	ผู้จัดการกลุ่มผลิตภัณฑ์	บจ. เป๊ปซี่-โคล่า (ไทย) เทรดดิ้ง

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

ข้อมูลทั่วไป

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

ชื่อบริษัท :
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (ชื่อย่อ "AAV")

ประเภทธุรกิจ :
ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัท (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่:
222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3
ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน
เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210
โทรศัพท์: 02-562-5700
โทรสาร: 02-562-5705
เว็บไซต์: www.aavplc.com

เลขทะเบียนบริษัท:
0107554000313

ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้ว
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556:
หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท รวมมูลค่า 485,000,000 บาท

"ผู้ลงทุนสามารถศึกษาข้อมูลของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์เพิ่มเติมได้จากแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 1-56) ของบริษัทที่แสดงไว้ใน www.sec.or.th หรือ www.aavplc.com"

ข้อมูลทั่วไปของบริษัทย่อย

ชื่อบริษัทย่อย:
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ประเภทธุรกิจ:
ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่:
222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3
ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน
เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210
โทรศัพท์: 02-562-5700
โทรสาร: 02-562-5705

ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้ว
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556:
หุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 435,555,600 บาท

สัดส่วนการถือหุ้น:
55.0%

ข้อมูลของบุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์:
บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์: 02-229-2800
โทรสาร: 02-359-1259
เว็บไซต์: www.tsd.co.th

ผู้สอบบัญชี:

บริษัท ไพร้ซ์วอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด
ชั้น 15 บางกอกซิตี้ทาวเวอร์
179/74-80 ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร
กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์: 02-286-9999, 02-344-1000
โทรสาร: 02-286-5050
เว็บไซต์: www.pwc.com/th

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

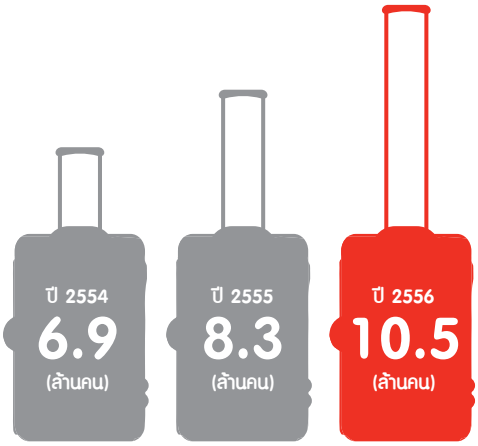
หน่วย : ล้านบาท

	2554	2555	2556
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ			
รายได้	8,123	16,103	**23,485**
กำไรสุทธิ	1,014	15,877	**1,908**
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	1,014	15,513	**1,043**
งบแสดงฐานะการเงิน			
สินทรัพย์รวม	2,311	34,609	**44,935**
หนี้สินรวม	2,216	9,891	**18,260**
ส่วนของบริษัทใหญ่	95	18,259	**19,346**
รวมส่วนผู้ถือหุ้น	95	24,718	**26,675**
งบกระแสเงินสด			
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	262	2,643	**3,692**
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	24	(1,830)	**(5,238)**
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน	127	2,296	**(436)**
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	413	3,109	**(1,982)**
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ			
อัตรากำไรสุทธิ[1]	12.5%	96.3%	**4.4%**
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์[2]	4.7%	84.2%	**2.6%**
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น[3]	N.A.	169.0%	**5.5%**
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)	0.25	3.41	**0.22**

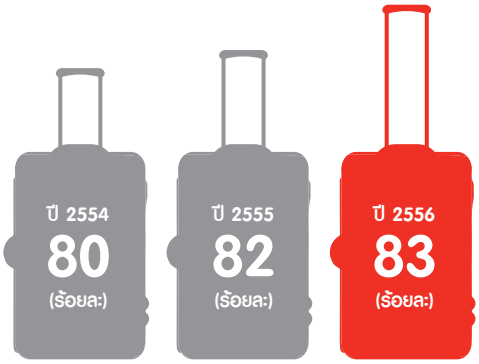
1) อัตรากำไรสุทธิ = กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ / รายได้

2) อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ = กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ / สินทรัพย์รวม (เฉลี่ย)

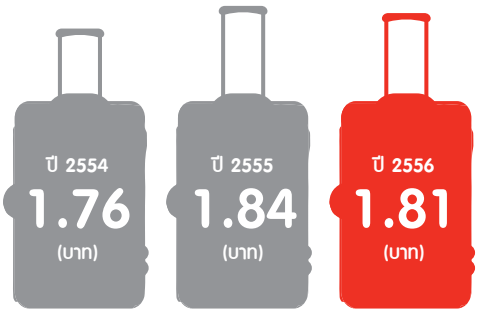
3) อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ / ส่วนของบริษัทใหญ่ (เฉลี่ย)



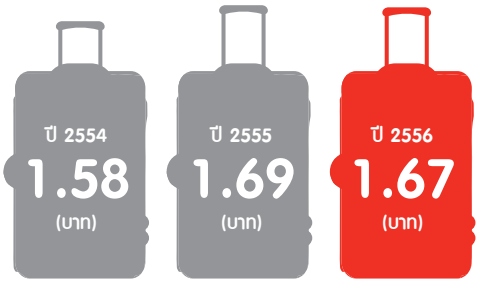
จำนวนผู้โดยสาร



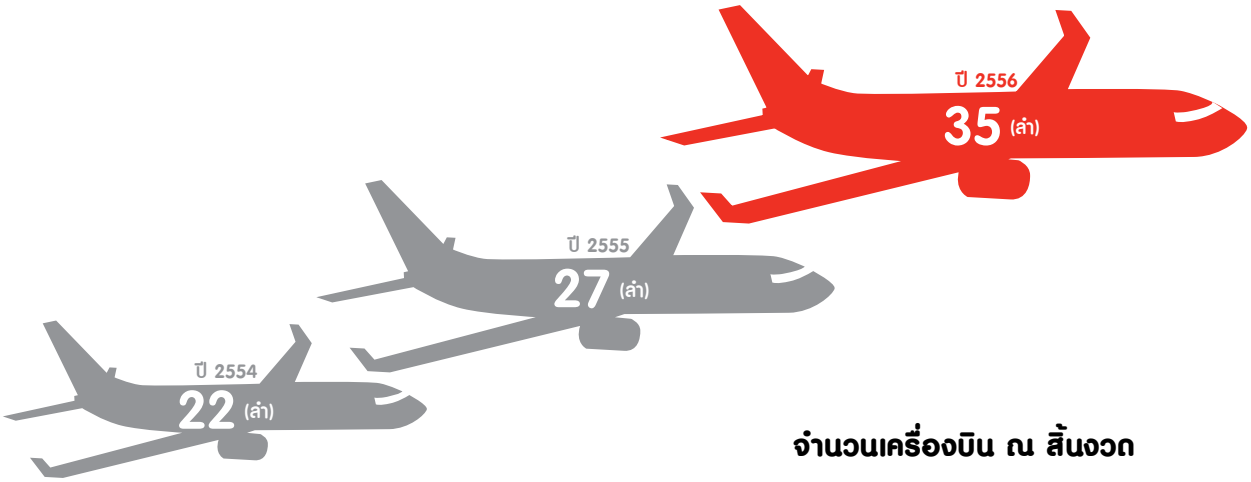
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร [1]



รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร [5]



ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร [6]



จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด

	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
	2554	2555	2556
ข้อมูลทางการดำเนินงาน			
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	8.6	10.1	**12.6**
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	6.9	8.3	**10.5**
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)[1]	80	82	**83**
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง - กม.)[2]	9,199	10,499	**12,951**
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง – กม.)[3]	7,389	8,618	**10,829**
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)[4]	1,942	1,977	**1,885**
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)[5]	1.76	1.84	**1.81**
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)[6]	1.58	1.69	**1.67**
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท)[7]	0.89	0.94	**0.95**
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด	22	27	**35**
จำนวนเที่ยวบิน ระหว่างประเทศ	20,251	23,224	**28,637**
ภายในประเทศ	27,328	32,843	**41,512**
รวม	47,579	56,067	**70,149**
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร)[8]	1,074	1,040	**1,026**
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน)[9]	11.5	11.5	**11.7**
รายได้จากบริการเสริม (ล้านบาท)	2,627	2,941	**3,759**
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท)	383	354	**358**
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาร์เรล)	1.60	1.87	**2.34**
ราคาตลาดเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัท[10] (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล)	124.0	126.7	**122.8**
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ)[11]	84	83	**92**

1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่ (180 ที่นั่งสำหรับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320)
2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometer) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินแบบประจำ คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers) คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินแบบประจำ คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
4) คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยผู้โดยสาร
5) คำนวณโดยนำรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
6) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหาร ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
7) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหาร ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
8) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน
9) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง
10) คำนวณโดยใช้ราคาน้ำมันเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) สำหรับช่วงเวลาที่ระบุไว้ (ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ Platt ที่สิงคโปร์ MOPS)
11) เที่ยวบินจะถือว่า “ตรงเวลา” เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกินกว่า 15 นาทีของเวลาออกเดินทางตาม กำหนดการ

นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยปัจจุบันถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว ดังนั้นภาพรวมการประกอบธุรกิจจะพิจารณาจากบริษัทที่ดำเนินธุรกิจแกน (Operating Company) หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เท่านั้น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดของประเทศไทยและมีวิสัยทัศน์ที่มุ่งมั่นเป็นสายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการผู้โดยสารในราคาคุ้มค่ามากที่สุดผ่านการบริการที่มีคุณภาพ มีความน่าเชื่อถือ และคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด อีกทั้งพันธกิจในการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อพลิกโฉมการเดินทางทางอากาศ และเปิดโอกาสให้ "ใคร ใคร... ก็บินได้" นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการให้บริการด้วยจำนวนเที่ยวบินที่สูงในเส้นทางบินระยะใกล้แบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบิน ไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แต่ละแห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (สนามบินดอนเมือง) จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชีย สามารถเข้าถึงประชากรในประเทศและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศอินเดีย และตอนใต้ของประเทศจีน ทั้งนี้ไทยแอร์เอเชียเชื่อว่ากลุ่มลูกค้าซึ่งเดิมไม่มีกำลังซื้อเพียงพอในการใช้บริการการขนส่งทางอากาศหรือประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่สายการบินอื่นไม่เปิดให้บริการ จะหันมาเดินทางโดยเครื่องบินของไทยแอร์เอเชียได้

บจ. ไทยแอร์เอเชีย นำรูปแบบธุรกิจ (Business Model) ของ AirAsia Berhad (AAB) มาใช้ โดย AAB ซึ่งเป็นผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัดภายใต้แบรนด์ "แอร์เอเชีย" ในประเทศมาเลเซีย บริษัทฯ เชื่อว่า โดยการให้บริการการเดินทางโดยชั้นบินเพียงชั้นเดียว ฝูงบินที่ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นเดียว การให้บริการแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำในระดับสูง การประหยัดต่อขนาด ช่องทางการจัดจำหน่าย และเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุม ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถให้บริการด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าสายการบินอื่นในประเทศไทย และในระดับต้นทุนที่น่าพอใจเมื่อเทียบกับผู้ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดรายอื่นทั่วโลก ดังนั้น ด้วยต้นทุนที่ต่ำ ราคาค่าโดยสารที่ต่ำ ชื่อทางการค้าและการตลาดที่แข็งแกร่งของไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการให้บริการที่เชื่อถือได้ ทำให้ธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่เริ่มประกอบธุรกิจเมื่อปี 2547

ความเป็นมา

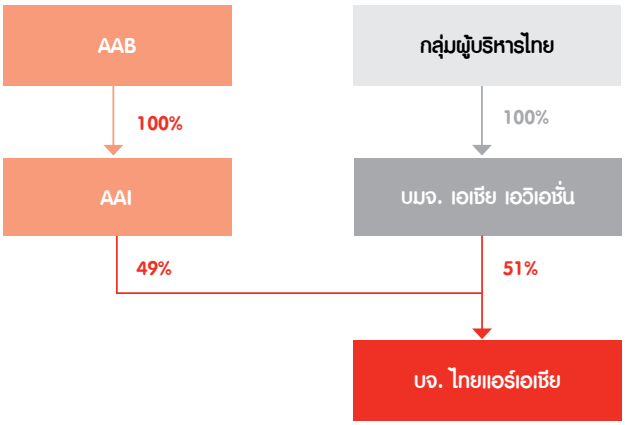
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 ในรูปบริษัทจำกัดด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 41,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยถือหุ้นในบริษัทที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด เพียงแห่งเดียว คือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในสัดส่วนร้อยละ 50 ในสมัยนั้น ในวันที่ 21 มิถุนายน 2550 กลุ่มผู้บริหารไทยซึ่งประกอบไปด้วยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงได้เข้าซื้อหุ้นทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จากผู้ถือหุ้นเดิม เนื่องจากกลุ่มผู้บริหารไทยเล็งเห็นถึงศักยภาพของ

ธุรกิจนี้ ในเดือนพฤศจิกายน 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นอีกร้อยละ 1 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากนายทัศพล แบเลเว็ลด์ ทำให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 51 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่อมา บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีทุนจดทะเบียนจำนวน 485,000,000 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 4,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท ในวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนบริษัทในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อ “AAV” และมีทุนจดทะเบียนครบชำระแล้ว โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชน (IPO) มาจองซื้อหุ้นสามัญที่ออกใหม่ทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยจะส่งผลให้ ปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

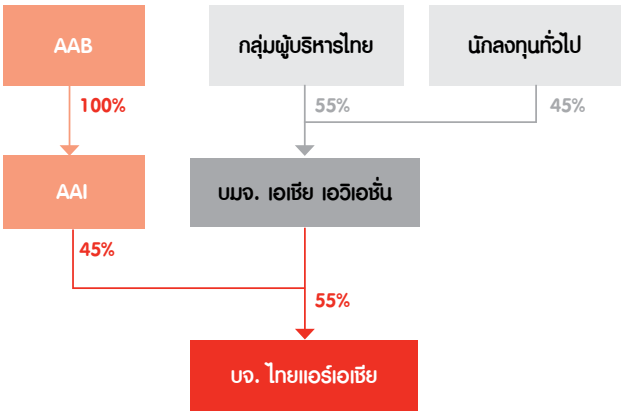
สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 400,000,000 บาท โดยมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่สองราย ได้แก่ (1) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 51 ของจำนวนทุนจดทะเบียนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ก่อน IPO) และ (2) AirAsia Investment (AAI) ถือหุ้นร้อยละ 49 โดย AAI เป็น บริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยมี AirAsia Berhad (AAB) ถือหุ้นร้อยละ 100 ซึ่ง AirAsia Berhad เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศมาเลเซียโดยเป็นผู้ให้บริการสายการบินแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย ต่อมาในวันที่ 29 พฤษภาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็นจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จองหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว ส่งผลให้มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 และ AAI มีสัดส่วนการถือหุ้นลดลงเหลือร้อยละ 45

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท ก่อน IPO เป็นดังนี้



โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท หลัง IPO ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นดังนี้



พัฒนาการที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

กุมภาพันธ์ 2547

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินในประเทศ ภายใต้ชื่อทางการค้า ไทยแอร์เอเชีย จากท่าอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ ไปยังอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดเชียงใหม่ ด้วยเครื่องบินรุ่นโบอิ้ง 737 จำนวน 2 ลำ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นครั้งแรก จากกรุงเทพฯ ไปยังประเทศสิงคโปร์

กุมภาพันธ์ 2549

จัดตั้ง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซื้อหุ้นร้อยละ 50 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

กันยายน 2550

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) จากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตุลาคม 2550

บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ลำแรก

พฤศจิกายน 2552

เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สองที่ท่าอากาศยานภูเก็ต

สิงหาคม 2553

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเลิกการใช้เครื่องบินรุ่นโบอิ้ง 737 ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงรุ่นเดียว

พฤษภาคม 2555

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

กันยายน 2555

บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินลำแรก ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน

ตุลาคม 2555

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบินจาก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมายัง ท่าอากาศยานดอนเมือง

ธันวาคม 2555

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 27 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงิน จำนวน 2 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 604 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 30 จุดหมายปลายทางทั้งในและต่างประเทศ

ตุลาคม 2556

เปิดเส้นทางบินระหว่าง กรุงเทพฯ - เสียมราฐ จำนวน 10 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

ธันวาคม 2556

เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สามที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 35 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงิน จำนวน 8 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 803 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 36 จุดหมายปลายทางทั้งในและต่างประเทศ

ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุน โดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ในปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีรายได้จากการดำเนินธุรกิจอื่น ดังนั้น ในการพิจารณาโครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ จะต้องพิจารณาจากโครงสร้างของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทแกนเป็นหลัก

โครงสร้างรายได้ที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามงบการเงินรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 ถึง 2556 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

	2554		2555		2556	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและให้บริการ						
รายได้ค่าโดยสาร	12,681.6	75.6	14,876.3	74.9	**17,403.3**	**71.3**
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	2,805.3	16.7	3,455.8	17.4	**4,703.5**	**19.3**
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	325.8	1.9	660.5	3.3	**971.0**	**4.0**
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	185.5	1.1	196.7	1.0	**225.0**	**0.9**
รายได้ค่าระวางขนส่ง	159.4	1.0	159.5	0.8	**182.2**	**0.7**
รวมรายได้จากการขายและให้บริการ	16,157.6	96.4	19,348.9	97.4	**23,485.0**	**96.2**
รายได้อื่น						
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	155.3	0.9	68.4	0.3	**258.1**	**1.1**
รายได้อื่นๆ	451.1	2.7	450.0	2.3	**669.9**	**2.7**
รวมรายได้อื่น	606.4	3.6	518.5	2.6	**928.0**	**3.8**
รวมรายได้จากการขายและให้บริการและรายได้อื่น	16,764.0	100.0	19,867.4	100.0	**24,413.0**	**100.0**

การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์

การประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ในปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบธุรกิจให้บริการสายการบินราคาประหยัดด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทั้งหมด โดยมีรายได้หลักจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ (Scheduled Passenger Services) และการให้บริการเสริม (Ancillary Services)

บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำด้วยราคาค่าโดยสารที่ต่ำกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจโดยคำนึงถึงราคาค่าโดยสารเป็นสำคัญ ค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่างๆ อาทิ ค่าลงทะเบียนสัมภาระ ค่าเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องและบริการอื่นๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services) ในปี 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประมาณ 10.5 ล้านคน โดยร้อยละ 60.5 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและอีกร้อยละ 39.5 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

> **บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายที่จะขยายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่องทั้งในลักษณะการเปิดเส้นทางบินใหม่และการเพิ่มความถี่เที่ยวบินเพิ่ม เพื่อที่จะเป็นผู้นำในการครองสัดส่วนการตลาดของสายการบินราคาประหยัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดภายในประเทศ**

เครือข่ายเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

เครือข่ายเส้นทางบินและตารางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,500 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง จากฐานปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบินแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) โดยจะไม่จัดเที่ยวบินที่จะต้องจอดเครื่องบินค้างคืนที่ท่าอากาศยาน (ยกเว้นการจอดเครื่องบินค้างคืนในท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ดอนเมือง ภูเก็ต และเชียงใหม่)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 36 เมือง ใน 9 ประเทศของทวีปเอเชีย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 21 แห่ง และจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 15 แห่ง พร้อมด้วยเส้นทางบินระหว่างประเทศ 24 เส้นทาง และเส้นทางบินภายในประเทศ 19 เส้นทาง

เครือข่ายของกลุ่มแอร์เอเชีย

นอกเหนือจากเครือข่ายเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้ว ลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ ครอบคลุมจุดหมายปลายทางทั้งเครือข่ายจำนวน 121 แห่ง ใน 22 ประเทศ

การขยายเส้นทางการบิน

ในการพิจารณาเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ในเครือข่ายเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น ศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ความหนาแน่นของประชากรและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ต้นทางและจุดหมายปลายทาง ภาวะการแข่งขันทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน สิทธิการบิน และระยะทางบิน ซึ่งกระบวนการพิจารณาการเปิดเส้นทางบินใหม่โดยปกติใช้เวลา 3 เดือน และเส้นทางบินใหม่จะได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการพิจารณาอนุมัติงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหากเส้นทางบินใหม่ไม่สามารถทำกำไรได้หลังจากช่วงทดลองดำเนินการระหว่าง 6-8 เดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดจำนวนเส้นทางบินหรือยกเลิกเส้นทางบิน

ในปี 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการเปิดเส้นทางการบินใหม่ทั้งในประเทศและต่างประเทศถึง 6 เส้นทาง อันได้แก่ กรุงเทพฯ - เสียมราฐ กรุงเทพฯ - ขอนแก่น กรุงเทพฯ - คุนหมิง กรุงเทพฯ -พิษณุโลก กระบี่ - สิงคโปร์ และเชียงใหม่ - กระบี่ โดยมุ่งเน้นที่จะรุกตลาดที่มีความต้องการในการเดินทางและมีการเติบโตสูงอย่างตลาดในประเทศจีน ในขณะเดียวกัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงขยายเส้นทางการบินในลักษณะการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญทั้งในประเทศและในแถบอินโดจีน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายที่จะขยายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่องทั้งในลักษณะการเปิดเส้นทางบินใหม่และการเพิ่มความถี่เที่ยวบินเพิ่มเพื่อที่จะเป็นผู้นำในการครองสัดส่วนการตลาดของสายการบินราคาประหยัดโดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดภายในประเทศ ประกอบกับการสนองนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีที่จะเกิดขึ้นในอนาคต บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นโอกาสในการขยายเส้นทางการบินระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้นเพื่อที่จะรองรับการเติบโตของผู้โดยสารที่จะเดินทางไปมาระหว่างประเทศต่างๆ ภายในแถบภูมิภาคนี้อีกด้วย

บริการเสริม (Ancillary Services)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเสริมที่หลากหลายแก่ผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่อง บริการเสริมบนเครื่อง และรวมถึงสินค้าและค่าบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ โดยถือเป็นรายได้อีกทางหนึ่งนอกเหนือจากรายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำซึ่งเป็นบริการหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 16.3 ร้อยละ 15.2 และร้อยละ 16.0 ของรายได้จากการขายและให้บริการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2554 ปี 2555 และปี 2556 ตามลำดับ โดยบริการเสริมสามารถแบ่งเป็นกลุ่มต่างๆ ดังนี้

บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่องและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งสามารถเลือกซื้อได้ผ่านเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชียและผ่านจุดลงทะเบียนผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (เคาน์เตอร์เช็คอิน) ได้แก่

การลงทะเบียนสัมภาระ (Check-in Luggage): อัตราค่าธรรมเนียมจะขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระที่ต้องลงทะเบียนและเวลาในการแจ้งความจำนงในการลงทะเบียนสัมภาระของผู้โดยสาร ในกรณีที่ผู้โดยสารลงทะเบียนสัมภาระล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่ง

ค่าธรรมเนียมจะประหยัดกว่าในกรณีที่ผู้โดยสารลงทะเบียนสัมภาระ ณ จุดเช็คอิน นอกจากนี้หากผู้โดยสารมีน้ำหนักสัมภาระเกินกว่าที่ลงทะเบียนไว้ล่วงหน้า หรือเกินกว่า 15 กิโลกรัม ณ จุดเช็คอิน สายการบินจะคิดค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน

การเลือกที่นั่ง: ผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งบนเที่ยวบินตามที่ต้องการได้หากชำระค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่ง สำหรับการเลือกที่นั่ง Hot Seat (ซึ่งเป็นที่นั่ง 5 แถวแรกของเครื่องบินและบริเวณแถวทางออกฉุกเฉิน) และสำหรับที่นั่งอื่นๆ

การลงทะเบียนอุปกรณ์กีฬา: ผู้โดยสารสามารถลงทะเบียนอุปกรณ์กีฬาเพื่อนำขึ้นเครื่องบินหากชำระค่าธรรมเนียม เช่น ไม้กอล์ฟ ถุงอุปกรณ์ดำน้ำ กระดานโต้คลื่น หรืออุปกรณ์กีฬาขนาดใหญ่กว่าปกติอื่นๆ ซึ่งมีน้ำหนักไม่เกิน 20 กิโลกรัม นอกเหนือจากสัมภาระที่ลงทะเบียน

การสำรองที่นั่งและการเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่ง: ผู้โดยสารซึ่งทำการสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำท่าอากาศยาน และเคาน์เตอร์จำหน่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เทสโก้โลตัส ต้องเสียค่าธรรมเนียมบริการสำรองที่นั่ง ทั้งนี้ ผู้โดยสารอาจทำการเปลี่ยนแปลงชื่อและเปลี่ยนแปลงกำหนดเดินทางไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมงก่อนเวลาออกเดินทางของเที่ยวบิน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติมแล้วแต่กรณี

การชำระเงินด้วยบัตรเครดิตหรือการหักบัญชีธนาคาร (Direct Debit): ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระค่าบัตรโดยสารด้วยบัตรเครดิตหรือการหักบัญชีธนาคารโดยบริษัทจะคิดอัตราค่าธรรมเนียมในกรณีดังกล่าว

การประกันภัยการเดินทาง (AA Insure): ผู้โดยสารสามารถรับความคุ้มครองการประกันภัยการเดินทางภายใต้บริการ AA Insure ซึ่งจะรวมถึงความคุ้มครองจากการประกันการเสียชีวิตและการสูญเสียอวัยวะจากอุบัติเหตุ การยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน ความเสียหายต่อสัมภาระและผลกระทบต่อบุคคล และอื่นๆ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับ บจ. กรุงไทยพานิชประกันภัย ในการให้บริการดังกล่าว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากค่าธรรมเนียมจากการใช้เว็บไซต์ของ แอร์เอเชีย เพื่อการขายกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าว

“หนึ่งในบริการเสริมบนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการขายเครื่องดื่มและอาหารให้แก่ผู้โดยสาร หากผู้โดยสารได้ทำการสั่งจองอาหารล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ ผู้โดยสารจะมีรายการอาหารที่หลากหลายให้เลือกพร้อมทั้งยังจะได้รับส่วนลดเพิ่มจากราคาอาหารที่จำหน่ายบนเครื่องบิน”

บริการเสริมบนเครื่องบิน

หนึ่งในบริการเสริมบนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการขายเครื่องดื่มและอาหารให้แก่ผู้โดยสาร หากผู้โดยสารได้ทำการสั่งจองอาหารล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ ผู้โดยสารจะมีรายการอาหารที่หลากหลายให้เลือกพร้อมทั้งยังจะได้รับส่วนลดเพิ่มจากราคาอาหารที่จำหน่ายบนเครื่องบิน และจะได้รับบริการก่อนที่บริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินจะเริ่มต้นขึ้น โดยผู้โดยสารสามารถสั่งซื้อบริการดังกล่าวอย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนถึงเวลาเดินทาง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้า ซึ่งรวมถึงของที่ระลึก (เช่น เครื่องบินจำลองและเสื้อยืดลายกราฟิก) อุปกรณ์ในการเดินทาง (เช่น ที่ชาร์จโทรศัพท์และหูฟัง) สินค้าตามฤดูกาลหรือเทศกาล สิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง (เช่น แม่กุญแจล็อคสัมภาระ และหมอนกับชุดเครื่องนอนสำหรับการเดินทาง) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังขายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินสำหรับเส้นทางการบินระหว่างประเทศผ่าน คิง พาวเวอร์ อินเตอร์-เนชั่นแนล ซึ่งผู้โดยสารสามารถซื้อได้โดยใช้เงินสดหรือบัตรเครดิต

บริการอื่นๆ

การให้บริการสื่อโฆษณาบนเครื่องบิน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากการให้บริการพื้นที่โฆษณาบนตำแหน่งต่างๆ ในเครื่องบินแต่ละลำ เช่น ช่องเก็บของเหนือศีรษะ ถาดอาหาร พื้นที่ภายในห้องน้ำ ด้านหลังของที่นั่งแต่ละที่ และด้านหลังบัตรผ่านขึ้นเครื่อง (Boarding Pass)

แอร์เอเชีย โก/ แอร์เอเชีย เอ็กซ์พีเดีย

แอร์เอเชีย โก (AirAsia Go) และ แอร์เอเชีย เอ็กซ์พีเดีย (AirAsia Expedia) เป็นเว็บไซต์ด้านการท่องเที่ยวของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่เสนอแพ็คเกจท่องเที่ยวซึ่งครอบคลุมถึงเที่ยวบิน โรงแรม ทัวร์ ทางเลือกในการเดินทาง และงานสำคัญต่างๆ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้จาก แอร์เอเชีย โก และ แอร์เอเชีย เอ็กซ์พีเดีย เฉพาะในราคาบัตรโดยสารซึ่งได้รับจากการให้บริการเที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแพ็คเกจท่องเที่ยวเท่านั้น

พื้นที่ระวางสินค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำกัดการให้บริการพื้นที่ระวางสินค้าบนเที่ยวบินแบบประจำ ซึ่งรวมถึงบริการขนส่งเอกสารพัสดุและไปรษณีย์ เนื่องจากธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงให้บริการพื้นที่ระวางสินค้าได้ต่อเมื่อมีพื้นที่ว่างเหลือบนเครื่องบินเท่านั้น

การกำหนดราคา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีโครงสร้างค่าโดยสารหลากหลาย ต่อเส้นทางบิน ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสารสำหรับแต่ละเที่ยวบินในแต่ละวันเดินทางนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์ในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการ โดยปกติแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีนโยบายในการลดค่าโดยสารที่ได้ประกาศออกไปแล้วลง และเนื่องจากที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้น ยิ่งผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารก็มีโอกาสที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดค่าโดยสารทั้งหมดแบบการเดินทางเที่ยวเดียว เมื่อสำรองที่นั่งแล้วผู้โดยสารต้องชำระค่าโดยสารทันทีโดยไม่สามารถขอคืนค่าโดยสารได้ เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวกับภาษีสนามบินที่เกี่ยวข้อง แต่ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนแปลงเวลาการเดินทางล่วงหน้าอย่างน้อย 48 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทางได้ (ยกเว้นในกรณีค่าโดยสารราคาพิเศษ) โดยชำระค่าธรรมเนียมการจัดการและชำระส่วนต่างของราคาค่าโดยสาร

ในขณะที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุดนั้น ด้วยโครงสร้างที่มีต้นทุนต่ำ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถเสนอขายบัตรโดยสารในราคาโดยเฉลี่ยแล้วต่ำกว่าคู่แข่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในเส้นทางบินเดียวกันได้ นอกจากนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เสนอขายบัตรโดยสารราคาพิเศษลดลงกว่าราคาที่ต่ำอยู่แล้วของบจ.ไทยแอร์เอเชีย เป็นครั้งคราว เพื่อเป็นการส่งเสริมการขายบัตรโดยสารสำหรับเส้นทางการบินที่ได้รับความนิยมน้อยกว่า

การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ ทางอินเทอร์เน็ต การขายตรงโดยผ่านสำนักงานขายของ บจ. ไทยแอร์เอเชียและศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และการขายทางอ้อม โดยการเดินทางทั้งหมดจะดำเนินการผ่านบัตรโดยสาร

อิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่งไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสาร รวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย โดยในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่านการขายทางอินเทอร์เน็ตที่ร้อยละ 78 การขายตรงที่ร้อยละ 19 และการขายทางอ้อมที่ร้อยละ 3

การขายทางอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ www.airasia.com ซึ่งเป็นเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย ในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น จะต้องชำระเงินผ่านบัตรเครดิตหรือการหักบัญชีอัตโนมัติ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งเสริมการสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต โดยเสนอค่าโดยสารราคาต่ำสุด (ซึ่งรวมถึงค่าโดยสารราคาพิเศษ) ผ่านเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่งการใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อสำรองที่นั่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2556 นั้น เป็นร้อยละ 78 ของจำนวนการสำรองที่นั่งรวม ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้ การสำรองที่นั่งทางออนไลน์ช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การขายทางตรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางขายตรงที่สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยานทุกท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินให้บริการ ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ รวมทั้งการสำรองที่นั่งเป็นกลุ่ม การขายตรงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นร้อยละ 19 ของจำนวนการสำรองที่นั่งรวม ในปี 2556 โดยสามารถชำระค่าบัตรโดยสารด้วยเงินสด บัตรเครดิต หรือบัตรเดบิต และกรณีสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ยังสามารถชำระด้วยเงินสดผ่านทางสาขาของธนาคารไทยพาณิชย์ ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกสิกรไทย และจุดบริการเคาน์เตอร์เซอร์วิสของร้านเซเว่น อีเลฟเว่น ทั่วประเทศได้อีกด้วย

การขายทางอ้อม

การสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่าย แบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทจดทะเบียน” ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือตัวแทนจำหน่ายที่จดทะเบียน และคงบัญชีประเภทวางเงินล่วงหน้ากับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งใช้ในการหักบัญชีสำหรับลูกค้าที่สำรองที่นั่งผ่านตัวแทนดังกล่าว และ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทบีเอสพี” คือตัวแทนที่เป็นสมาชิกและมีวงเงินเครดิตกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)

การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ GoCorporate

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ GoCorporate ให้แก่ผู้เดินทางเพื่อธุรกิจซึ่งคงบัญชีองค์กรไว้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อนึ่ง จำนวนผู้โดยสารที่สำรองที่นั่งผ่านการขายทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นร้อยละ 3 ของจำนวนการสำรองที่นั่งรวมปี 2556

การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากค่าความนิยมของชื่อทางการค้าแอร์เอเชีย ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าดังกล่าวจาก AAB ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB มีข้อตกลงร่วมกัน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะชำระค่าธรรมเนียมแก่ AAB เพื่อให้ AAB ให้บริการทางการตลาดบางประเภทแก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดสรรงบประมาณเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับแผนรณรงค์และกิจกรรมทางการตลาด โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเลือกสื่อโฆษณาอย่างรอบคอบ และมักจะใช้สื่อสิ่งพิมพ์ เสริมด้วยวิทยุและป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ (Billboard) เพื่อโฆษณาค่าโดยสารราคาพิเศษ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเสนอค่าโดยสารราคาพิเศษเป็นประจำทุกปี ซึ่งค่าโดยสารดังกล่าวเป็นราคาที่ให้ส่วนลดเพิ่มเติมจากค่าโดยสารที่ต่ำอยู่แล้ว เช่น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มักจะดำเนินการส่งเสริมการขายประจำปี ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเวลาที่อุปสงค์การเดินทางอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งค่าบัตรโดยสารทางอากาศในช่วงเวลานี้อาจต่ำจนเหลือ 0 บาท

ฝ่ายบริการลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นที่จะเสนอบริการที่มีคุณภาพแก่ผู้โดยสาร โดยการให้บริการที่ปลอดภัย ราคาประหยัด มีคุณค่า น่าเชื่อถือ และเป็นมิตรแก่ลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง ความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินโดยเฉลี่ยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของกำหนดเดินทาง) อยู่ที่ร้อยละ 92 ในปี 2556 ทั้งนี้ บริการสนับสนุนภาคพื้นดินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีระบบแจ้งการเลื่อนเวลาหรือการยกเลิกเที่ยวบินให้ลูกค้าทราบทางข้อความสั้น (SMS) หรือทางโทรศัพท์ โดยลูกค้าที่ไม่สามารถติดต่อได้ผ่านช่องทางเหล่านี้จะได้รับแจ้งเรื่องดังกล่าวที่เคาน์เตอร์ลงทะเบียนขึ้นเครื่อง

เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพสูงสุด พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่านกระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้นจะได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้าแต่ละคน เพื่อให้เกิดความมั่นใจประกันว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 รวมจำนวน 35 ลำ โดยใช้ในการให้บริการจำนวน 34 ลำ และเก็บไว้สำรอง 1 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB จำนวน 27 ลำ และในลักษณะสัญญาเช่าการเงินจากสถาบันทางการเงินอีก 8 ลำ โดยมีระยะเวลาเช่า 12 ปี ในทั้งสองประเภทสัญญา สำหรับปี 2557 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าจะรับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพิ่มอีก 8 ลำ

เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความน่าเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ที่มีจำนวนเที่ยวบินสูง โดยการใช้เครื่องบินรุ่นเดียวกันทั้งหมดในฝูงบิน จะทำให้ต้นทุนสำหรับชิ้นส่วนอะไหล่และการฝึกอบรมลดลง โดย

เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทุกลำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีที่นั่งเพียงประเภทเดียว โดยมีความจุจำนวน 180 ที่นั่ง ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 อายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ 3 ปี 1 เดือน และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ยที่ 11.7 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน

ในการจัดหาเครื่องบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิเคราะห์ความต้องการเครื่องบินอย่างเป็นอิสระจากสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB เป็นผู้รวบรวมจำนวนเครื่องบินที่สายการบินในกลุ่มแอร์เอเชียแต่ละสายต้องการ และส่งคำสั่งซื้อเครื่องบินแบบรวบยอดให้กับแอร์บัส - บริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน ซึ่งการซื้อเครื่องบินแบบเป็นกลุ่มเช่นนี้ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับส่วนลดจากราคาอย่างเป็นทางการของเครื่องบินเนื่องจากซื้อในจำนวนมาก และได้รับมอบเครื่องบินก่อนสายการบินที่ไม่ใช่ของกลุ่มแอร์เอเชีย

สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) นั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว จำนวน 9 โครงการ ซึ่งประกอบไปด้วยเครื่องบิน 32 ลำ ซึ่งได้รับมาแล้ว 15 ลำ โดยมีสิทธิประโยชน์ (ก) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอนุมัติ (ข) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นเวลาแปดปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น โดย 8 โครงการแรก มีมูลค่าอยู่ระหว่าง 415.0 - 447.3 ล้านบาท ต่อโครงการแล้วแต่กรณี และโครงการที่ 9 มีมูลค่า 13,360.1 ล้านบาท (ค) ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกินห้าปีนับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนดเพื่อที่จะได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว สำหรับเครื่องบินใหม่ในอนาคตที่จะเข้ามาประจำฝูงบินนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ในระหว่างการวางแผนที่จะทำเรื่องขอให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พิจารณาอนุมัติและออกบัตรส่งเสริมเพื่อให้สิทธิประโยชน์เช่นเดียวกัน

> **บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นที่จะเสนอบริการที่มีคุณภาพแก่ผู้โดยสาร โดยการให้บริการที่ปลอดภัย ราคาประหยัด มีคุณค่า น่าเชื่อถือ และเป็นมิตรแก่ลูกค้า**

น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใน ปี 2554 ปี 2555 และปี 2556 มีจำนวน 6,405.8 ล้านบาท 7,861.2 ล้านบาท และ 9,386.3 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 44.0 ร้อยละ 44.4 และร้อยละ 43.4 ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยส่วนใหญ่จาก ปตท. และเชลล์แห่งประเทศไทย ซึ่งมีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับเกณฑ์มาตรฐานตามราคาเฉลี่ยอ้างอิง MOPS (Mean of Platts Singapore: MOPS) โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินมีความผันผวนสูงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและภูมิรัฐศาสตร์ของโลก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงปรับใช้กลยุทธ์บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลาย เพื่อบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมทำรายการกับ AAB ในการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงเพื่อบริหารความเสี่ยงจากความเคลื่อนไหวของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก

นอกจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

นโยบายน้ำมันเชื้อเพลิง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้ง ภายใต้ข้อจำกัดทางการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด

การชำระเงินล่วงหน้า การชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อทุกครั้งทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจต่อรองเพื่อให้ได้ราคาที่ดีขึ้น

นโยบายการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการกำหนดแนวทางอย่างชัดเจนที่ครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถคงอัตราการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการปฏิบัติการ

ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศทุกสาย โดยมีอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับระยะเวลาในเวลาบินในแต่ละเส้นทาง ทั้งนี้ กรมการบินพลเรือนห้ามการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงโดยแยกจากค่าโดยสารสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ

ลูกค้าหลัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2554 ปี 2555 และปี 2556 โดยลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารรายย่อย

ผู้จัดจำหน่ายหลัก

ในปี 2554 ปี 2555 และปี 2556 ผู้จัดจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดหาสินค้าร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเพียง ปตท. เท่านั้น ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินจาก ปตท. คิดเป็นร้อยละ 31 ร้อยละ 31 และร้อยละ 30 ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมในปี 2554 ปี 2555 และปี 2556 ตามลำดับ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่า ผู้จัดจำหน่ายที่ได้รับการยอมรับรายอื่นๆ มีความพร้อมในการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่มีปริมาณและคุณภาพใกล้เคียงกับผู้จัดจำหน่ายหลักข้างต้นได้เช่นกัน อย่างไรก็ดี เว้นแต่ตามที่ได้เปิดเผยข้างต้น ไม่มีผู้จัดจำหน่ายรายใดที่มีสัดส่วนร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2554 ปี 2555 และปี 2556

การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่

การซ่อมบำรุง

ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินขั้นลานจอดและการซ่อมบำรุงย่อย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเป็นผู้ดำเนินการเอง สำหรับการซ่อมบำรุงอื่นหรือการซ่อมแซมทางโครงสร้าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะว่าจ้างผู้ให้บริการรายอื่นๆ ที่ได้รับอนุญาตให้ซ่อมบำรุง ซ่อมแซม และซ่อมบำรุงใหญ่ (Maintenance Repair and Overhaul (MRO)) เป็นผู้ดำเนินการ เช่น บมจ. การบินไทย และ บจ. อุตสาหกรรมการบิน (ในประเทศไทย) ST Aerospace (ในสิงคโปร์) หรือ Sepang Aircraft Engineering (ในมาเลเซีย) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถพึ่งพาการรับประกันของผู้ผลิตและการสนับสนุนด้านอะไหล่และอุปกรณ์ที่ AAB ได้รับ ผ่านทางสัญญาเช่าช่วงเครื่องบิน AirAsia

ชิ้นส่วนอะไหล่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บสินค้าคงคลังประเภทชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินที่ศูนย์ปฏิบัติการการบินโดยส่วนใหญ่ถูกจัดเก็บที่กรุงเทพฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินคิดเป็นมูลค่าสุทธิ 416.0 ล้านบาท

การดำเนินการอื่นๆ

ความปลอดภัยและความมั่นคง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงาน ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากระบบซ่อมบำรุงอากาศยาน และระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมแก่นักบิน ลูกเรือและพนักงาน รวมทั้งนโยบายและแนวทางการปฏิบัติอันเข้มงวดเพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติทางธุรกิจการดำเนินการอากาศยานที่เหมาะสมที่สุดในทุกแง่มุม

ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

เครื่องบินทุกลำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการติดตั้งระบบนำร่องลงจอด (Instrument Landing Systems "ILS") ที่ทันสมัยและมีความแม่นยำอย่างสูง ซึ่งให้การนำทางทั้งในแนวขวางและแนวตั้งที่จำเป็นสำหรับนักบินในการบังคับเครื่องบินเพื่อการร่อนลงอย่างแม่นยำ การร่อนลงอย่างแม่นยำเป็นวิธีการปฏิบัติเพื่อนำเครื่องบินร่อนลงโดยใช้อุปกรณ์นำร่องที่สอดคล้องกับทางวิ่ง ทั้งนี้ระบบ ILS ที่ติดตั้งในเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีคุณสมบัติในการประกาศระดับความสูงให้ทราบ ซึ่งช่วยนักบินในการควบคุมการร่อนลงของเครื่องบินได้ดีขึ้น

นอกจากนี้ เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังติดตั้งเทคโนโลยีระบบเตือนภัยการจราจรและหลีกเลี่ยงการชนกันของอากาศยาน (Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS)) และระบบแจ้งเตือนความใกล้กับพื้นดินขั้นสูง (Enhanced Ground Proximity Warning System (EGPWS)) ทั้งนี้ เทคโนโลยี TCAS ช่วยให้นักบินตรวจพบเครื่องบินลำอื่นๆ ที่ติดตั้งระบบ TCAS และเครื่องบินที่ติดตั้งระบบเตือนภัยอื่นๆ รวมทั้งประสานงานการหลบหลีกระหว่างเครื่องบิน 2 ลำที่ติดตั้ง TCAS และอยู่ในทิศทางตรงข้ามกัน เพื่อลดความเสี่ยงในการชนกันกลางอากาศ ในขณะที่ EGPWS เป็นระบบเตือนภัยและวัดระยะห่างระหว่างพื้นดินกับเครื่องบิน ซึ่งใช้ข้อมูลต่างๆ ของเครื่องบิน รวมถึงตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ ระดับความสูง ความเร็วของเครื่อง และวิถีร่อนลง รวมทั้งข้อมูลเรื่องสภาพพื้นผิวของทางวิ่ง สิ่งกีดขวาง และข้อมูลที่ได้จากฐานข้อมูลของท่าอากาศยาน โดยข้อมูลดังกล่าวข้างต้นจะถูกรวบรวมเพื่อประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นระหว่างเส้นทางการร่อนลงจอดของเครื่องบินอันเกิดจากสภาพพื้นผิวหรือสิ่งกีดขวาง นอกจากนี้ EGPWS ยังช่วยแจ้งเตือนเมื่อมีการเบี่ยงเบนของวิถีร่อนลงมากเกินไปหรือเมื่อองค์ประกอบในการลงจอดไม่ถูกต้อง ทั้งยังเป็นเครื่องชี้วัดมุมของเส้นทางการบินและประกาศระดับความสูงให้ทราบ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พัฒนาระบบที่มีคุณภาพน่าเชื่อถือในการตรวจสอบความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการภาคพื้นดินและบนเครื่องบินในทุกด้าน อันเป็นส่วนหนึ่งของวัตถุประสงค์ด้านการบริหารจัดการคุณภาพโดยรวม ซึ่งคณะทำงานด้านการรับประกันคุณภาพของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำหน้าที่ควบคุมดูแลและตรวจสอบการดำเนินการอากาศยานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทุกด้าน เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของอุตสาหกรรมอย่างเข้มงวด รวมถึงแนวทางปฏิบัติของกรมการบินพลเรือน ทั้งนี้ กรมการบินพลเรือนดำเนินการตรวจสอบด้านความปลอดภัยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปีละ 2 ครั้ง ในขณะที่หน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลของประเทศอื่นๆ ก็ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นประจำเช่นกัน

ทั้งนี้ นับตั้งแต่เริ่มดำเนินการในปี 2547 ไม่มีเครื่องบินลำใดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประสบอุบัติการณ์ร้ายแรง

มาตรการด้านความมั่นคงทางการบิน

ถึงแม้ว่าผู้ประกอบกิจการท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้องจะรับผิดชอบดูแลด้านความมั่นคงปลอดภัยของผู้โดยสารและสัมภาระ ณ จุดหมายปลายทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ แต่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงฝึกอบรมพนักงานให้มีความรอบคอบอยู่เสมอเพื่อให้สามารถรับรู้ถึงความไม่มั่นคงปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงให้สามารถจัดการกับผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะทำการตรวจสอบประวัติภูมิหลังของพนักงานที่จะรับเข้าทำงานทุกคนก่อนได้รับการว่าจ้าง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การฝึกอบรมพนักงานอย่างเข้มงวดเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า พนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทักษะที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในคู่มือพนักงาน ทั้งนี้ ลูกเรือและพนักงานภาคพื้นดินทุกคนต้องผ่านการฝึกอบรมด้านความตระหนักรู้ในสินค้าอันตราย เพื่อให้สามารถระบุ

สินค้าและวัตถุที่อาจมีอันตรายซึ่งเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของเที่ยวบิน (วัตถุเหล่านี้รวมถึงสารเหลวที่ติดไฟได้และภาชนะที่อาจระเบิดภายใต้แรงดัน)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของกรมการบินพลเรือนและองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมทั้งติดตั้ง ประตูเสริมความแข็งแรงและกันกระสุนแก่ห้องนักบินในเครื่องบินทุกลำ

เทคโนโลยีสารสนเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานร่วมกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB ลงทุนในเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งช่วยลดต้นทุนของกลุ่มแอร์เอเชียโดยตรง ช่วยให้สามารถปรับขยายการดำเนินงานได้ และช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยที่ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ดำเนินการได้แก่ (1) NewSkies 3.2 ซึ่งพัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองสินค้าคงคลังและการขาย (2) Axapta Financial Management (Axapta) พัฒนาโดย Microsoft ใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน (3) Merlot ใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ (4) Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ (5) Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS Operating System ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

การดำเนินการ ณ ท่าอากาศยาน

บริการประจำท่าอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดิน ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่เอง รวมถึงบริการลานจอด ในจุดหมายปลายทางในต่างประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะให้บริษัทภายนอกที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับ เป็นผู้ให้บริการแทน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินด้วยตนเองจะเป็นหลักประกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคงต้นทุนในระดับต่ำอยู่เสมอและคงผลิตผลในระดับสูงอยู่เสมอ

การประกันภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้งในส่วนธุรกิจการบินและส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินและวงเงินประกันภัยอยู่ในระดับที่เพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบินและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินภายใต้วงเงินรับผิดชดใช้รวม (บาดเจ็บ/ทรัพย์สินเสียหาย) 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์และต่อเครื่องบินหนึ่งลำ ไม่จำกัดจำนวนครั้งแต่อยู่ภายในวงเงินรวมสำหรับความรับผิดในผลิตภัณฑ์ต่อปี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำประกันภัยตัวเครื่องบินครอบคลุมมูลค่ารวมของเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ แต่หักค่าความเสียหายส่วนแรกมูลค่า 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์ อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้ทำประกันค่าความเสียหายส่วนแรกสำหรับความแตกต่างระหว่าง 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ และ 50,000 ดอลลาร์ สหรัฐฯ ต่อการใช้สิทธิเรียกร้องแต่ละครั้ง

นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น ไทยแอร์เอเชียได้ทำประกันภัยความเสียหายตัวเครื่องบินที่เกิดจากภัยสงครามรวมทั้งภัยที่เกี่ยวเนื่องเว้นแต่ภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอื่นๆ ที่ระบุไว้ในข้อยกเว้น (AVN 48B) ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยตัวเครื่องบินครอบคลุมมูลค่าเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ การคุ้มครองเป็นการคุ้มครองรวมทุกกรมธรรม์ประกันภัยและภายใต้เงื่อนไขว่ามูลค่ารวมต่อปีไม่เกิน 660 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์

สิ่งแวดล้อม

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจโดยใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงที่ดีกว่าและมีอัตราการปล่อยไอเสียต่ำ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยื่นคำสั่งซื้อเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 Neo (New Engine Option) โดยผ่านทาง AAB ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดหมายว่าเครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าและมีระดับการปล่อยไอเสียต่ำกว่าเครื่องบินรุ่นที่ใช้ในปัจจุบัน

สภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

สภาวะอุตสาหกรรม

สภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัวเนื่องจากความกังวลเกี่ยวกับการลดมาตรการผ่อนคลายทางการเงินเชิงปริมาณ (Quantitative Easing :QE) ของสหรัฐฯ ประกอบกับแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจจีนในอัตราที่ชะลอตัวลง กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund-IMF) ณ เดือนมกราคม 2557 คาดการว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชากรของโลกในปี 2557 จะเติบโตประมาณร้อยละ 3.7 แม้ว่าเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศที่ใช้เงินสกุลยูโรเริ่มปรับตัวดีขึ้น ทว่าการปรับลดมาตรการ QE ของธนาคารกลางสหรัฐฯ อาจจะส่งผลกระทบต่อเม็ดเงินที่ไหลเวียนอยู่ในตลาดหุ้นทั่วโลก โดยเฉพาะในเอเชียที่ในช่วงที่ผ่านมาเศรษฐกิจเติบโตอย่างแข็งแกร่งและดึงดูดเม็ดเงินเข้ามาจำนวนมาก ขณะที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแม้จะยังมีความเสี่ยงที่อาจจะเปลี่ยนแปลงในอัตราที่มากกว่าเดิม จากปัญหาความตึงเครียดในประเทศในแถบตะวันออกกลาง จากเหตุการณ์ในซีเรีย อียิปต์ ลิเบีย และอิรัก อีกทั้งสภาพภูมิอากาศในหลายประเทศทั่วโลกมีความปรวนแปรมากขึ้น ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ในปี 2557 คาดว่าจะทรงตัวในระดับเดียวกับปี 2556

ในช่วงปลายปี 2556 จากเหตุการณ์ชุมนุมทางการเมืองภายในประเทศ รัฐบาลได้ประกาศพรก. ฉุกเฉิน ทำให้บางประเทศเริ่มยกระดับการเตือนนักท่องเที่ยวขึ้นอีกขั้นหนึ่ง ขณะที่นักท่องเที่ยวเริ่มลังเลในการตัดสินใจ เนื่องจากไม่แน่ใจในสถานการณ์และขาดความเชื่อมั่นในความปลอดภัย ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ อย่างไรก็ตาม กรมการท่องเที่ยวคาดเมื่อเดือนมกราคม 2557 ว่าปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2557 จะอยู่ที่จำนวน 30.27 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.3 จากปีที่แล้วที่ 26.7 ล้านคน โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยเตรียมส่งเสริมการท่องเที่ยวในตลาดที่มีความยืดหยุ่นสูงและตลาดในประเทศ

นอกจากนี้ นโยบาย “เปิดเสรีน่านฟ้า” ที่จะเกิดขึ้นในปี 2558 จะส่งผลให้มีการติดต่อธุรกิจระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียนมากยิ่งขึ้นและเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการบิน ข้อจำกัดบางประการในอุตสาหกรรมจะถูกยกเลิกและจะกระตุ้นความต้องการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค อาจส่งผลให้การแข่งขันสูงขึ้นทั้งจากสายการบินที่มีอยู่และคู่แข่งที่จะเข้าเพิ่มเติมเนื่องจากตลาดมีความน่าสนใจมากขึ้น โดยสภาการท่าอากาศยานนานาชาติ (ACI) ได้คาดการณ์อัตราการเจริญเติบโตของผู้โดยสารทั่วโลกในอีก 20 ปีข้างหน้าคิดเป็นร้อยละ 4.2 แต่อัตราการเจริญเติบโตของผู้โดยสารภายในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกคิดเป็นร้อยละ 6.3 ต่อปี ซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วเป็นอัตราที่สูงกว่าการเติบโตของผู้โดยสารในภูมิภาคอื่นๆ ทั่วโลก ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เตรียมพร้อมเพื่อรองรับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นทั้งในและระหว่างประเทศ โดยการเพิ่มจำนวนเครื่องบินในฝูง ทบทวนให้การปฏิบัติการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและพร้อมรับโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ เมื่อเวลาเหมาะสม

การแข่งขัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เผชิญกับการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินแบบประจำอื่นๆ ที่ให้บริการในเส้นทางบินเดียวกันทั้งในและระหว่างประเทศ โดยระดับความรุนแรงของการแข่งขันมีความแตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางบิน และขึ้นอยู่กับความแข็งแกร่งของสายการบินที่เป็นคู่แข่งและธุรกิจขนส่งรูปแบบอื่นๆ ไทยแอร์เอเชียใช้กลยุทธ์แข่งขันทางราคาและความถี่ในการให้บริการในลักษณะของสายการบินต้นทุนต่ำ ไทยแอร์เอเชียเชื่อว่าการเป็นสายการบินที่มีต้นทุนต่ำจะสามารถรับมือกับสถานการณ์ที่หากราคาค่าโดยสารจะลดลงเนื่องมาจากกลยุทธ์การลดราคาของคู่แข่งหรือจากคู่แข่งรายใหม่ได้ดี

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น การบินไทย คาเธย์แปซิฟิก สิงคโปร์แอร์ไลน์ เวียดนามแอร์ไลน์ แอร์มาเก๊า เมียนมาร์แอร์ไลน์อินเตอร์เนชั่นแนล มาเลเซียแอร์ไลน์ และสายการบินราคาประหยัดอย่างเช่น ไทเกอร์แอร์เวย์ส เจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส สายการบินโอเรียนท์ไทย และไทยไลอ้อนแอร์

ในเดือนกรกฎาคม 2555 สายการบินไทยสมายล์ ซึ่งเป็นหน่วยธุรกิจหนึ่งของการบินไทยและใช้รหัสสายการบินเดียวกัน ได้เริ่มดำเนินการบินโดยใช้เครื่องแบบ A320 สายการบินไทยสมายล์กำหนดราคาตั๋วอยู่ระหว่างกึ่งกลางของราคาตั๋วการบินไทยและนกแอร์ โดยมีการแจกอาหารบนเครื่อง และสามารถสะสมไมล์เดินทาง รวมถึงใช้ห้องรับรองของการบินไทยได้ โดยวางตำแหน่งทางธุรกิจของตัวเองไว้กึ่งกลางระหว่างสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำ

ในเดือนธันวาคม 2556 สายการบินไทยไลออนแอร์ เป็นสายการบินต้นทุนต่ำของประเทศอินโดนีเซียในเครือข่ายของไลอ้อนกรุ๊ป ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการ โดยสายการบินนี้ชูกลยุทธ์ราคาตั๋วถูกกว่าคู่แข่ง พร้อมแคมเปญในเมืองไทยคือ “อิสระในการบิน” โดยสายการบินได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินการอากาศ (AOC) จากกรมการบินพลเรือน ซึ่งจะเริ่มบินเส้นทางเชียงใหม่อันดับแรกวันที่ 4 ธันวาคม วันละ 2 เที่ยวจะใช้เครื่องบินโบอิ้ง 737-900ER ขนาด 215 ที่นั่ง 2 ลำ

เส้นทางบินภายในประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่ (1) การบินไทย รวมถึงสายการบินไทยสมายล์ ซึ่งเป็นสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและเสนอบริการหลายระดับครอบคลุมไปยังเครือข่ายกว้างขวาง มีเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 7 แห่ง โดยบริการของการบินไทยรวมถึงการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน โปรแกรมสะสมไมล์ และห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน และ (2) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ซึ่งเป็นสายการบินที่เน้นความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบเช่นกัน นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดรายอื่น อาทิ นกแอร์ (บริษัทในเครือของ การบินไทย) สายการบินโอเรียนท์ไทย และไทยไลอ้อนแอร์

กลยุทธ์การแข่งขัน

เป้าหมายของเราคือเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในทุกตลาดที่ให้บริการ โดยเสนอบริการเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับประสบการณ์ในการบินที่มีความปลอดภัย น่าเชื่อถือ และสนุกสนานในราคาที่ประหยัดที่สุด นอกจากการขยายฝูงบินแล้ว ไทยแอร์เอเชียยังไม่หยุดยั้งในการเพิ่มปริมาณการเดินทางทางอากาศโดยจับตลาดใหม่ๆ ที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศจีน และประเทศแถบอินโดจีน ซึ่งการแข่งขันมีน้อยหรือไม่มีการแข่งขันเลย รวมทั้งยังเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินให้มากขึ้นเพื่อขยายฐานการตลาดให้แข็งแกร่งขึ้น จุดมุ่งหมายของเราคือเป็นผู้นำส่วนแบ่งการตลาดสำหรับทุกเส้นทางบิน โดยเฉพาะตลาดในประเทศ นอกเหนือจากการสร้างรายได้จากค่าตั๋วเครื่องบินแล้ว ไทยแอร์เอเชียยังมุ่งเน้นในการเพิ่มรายได้เสริมผ่านการประชาสัมพันธ์ที่น่าสนใจเพื่อสร้างสินค้าและบริการให้ติดตลาดในกลุ่มผู้บริโภค รวมถึงหาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและความสะดวกสบายในการเดินทาง นอกจากนี้ บริษัทยึดมั่นกับแนวทางของการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีต้นทุนต่ำเพื่อประสิทธิภาพการทำงานที่ดีขึ้น เช่น การย้ายฐานปฏิบัติการการบินไปยังสนามบินดอนเมือง เป็นต้น กล่าวโดยสรุป ไทยแอร์เอเชียสร้างเครือข่ายและโครงสร้างที่จะส่งเสริมให้เกิดการประหยัดต่อขนาดและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพเพื่อเตรียมพร้อมกับการแข่งขันในอนาคต

ปัจจัยความเสี่ยง

ธุรกิจการบินเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่มีปัจจัยความเสี่ยงที่หลากหลายและมีความเฉพาะตัว เพื่อรับมือกับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการบริหารความเสี่ยงและได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ขึ้น

ซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารจากหน่วยงานต่างๆ ในการทำหน้าที่กำหนดนโยบายและประเมินความเสี่ยง โดยระบุความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นโดยวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้บริษัทไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ เรียงลำดับความสำคัญของความเสี่ยงดังกล่าว และพิจารณาประเมินผลกระทบโอกาสที่เกิดขึ้น เพื่อกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่บริษัทยอมรับได้ ทั้งนี้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้รายงานผลการประเมินความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาสอบทานไตรมาสละครั้ง โดยบริษัทยึดถือมาตรฐานของ Committee of Sponsoring Organization of the Treadway Commission: COSO เป็นหลักปฏิบัติ

บริษัทมีปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ ตามรายละเอียดที่แสดงไว้ด้านล่าง อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏนี้อาจมีความเสี่ยงอื่นๆ ซึ่งบริษัทไม่อาจทราบได้ในขณะนี้หรือเป็นความเสี่ยงที่บริษัทพิจารณาในขณะนี้ว่าไม่เป็นสาระสำคัญแต่อาจเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่มีความสำคัญในอนาคตได้

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

- **อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก เช่น การก่อการร้าย การระบาดของโรคติดต่อ และภาวะอากาศเลวร้าย**

การก่อการร้าย เช่น ที่เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 และผลที่ตามมาส่งผลกระทบในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน ผลกระทบเบื้องต้นที่เกิดขึ้น ได้แก่ ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการประกันภัยที่เพิ่มขึ้น และการลดลงของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ต่อหน่วย อันเนื่องมาจากอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลง และอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบินเพิ่มขึ้น เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินหรือค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย การระบาดของโรคติดต่อที่มีโอกาสเกิดเป็นโรคระบาดหรือมาตรการต่างๆ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจขัดขวางการประกอบธุรกิจการบิน

ในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวน เที่ยวบินต่างๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิม ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายครั้งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งรวมถึงคลื่นยักษ์สึนามิและอุทกภัย ในกรณีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเลิกเที่ยวบินหรือเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนนั้น รายได้และผลกำไรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดลง

บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อรับมือต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น (Emergency Response Team) เพื่อเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์ให้ทันท่วงที โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการปฏิบัติการบินและผู้โดยสารให้น้อยที่สุด โดยครอบคลุมทั้งการวางแผนปฏิบัติการการบิน การวางแผนงานภาคพื้นดินในส่วนการดูแลผู้โดยสาร การสื่อสารองค์กร และความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร เป็นต้น

- **ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง**

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินคิดเป็นสัดส่วนมากที่สุดของต้นทุนจากการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยคิดเป็นร้อยละ 43.4 ของต้นทุนรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2556 ด้วยเหตุนี้ ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้รับผลกระทบอย่างมากหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีความผันผวนสูง บริษัทได้มีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Jet Fuel Price Hedging) เพื่อลดความผันผวนดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่สามารถบริหารจัดการได้ ในส่วนการปฏิบัติการการบิน บริษัทมีนโยบายบริหารจัดการอัตราการสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิงเครื่องบิน รวมทั้งมีการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมสัมภาระ (Baggage Fee) และค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) ในอัตราที่เหมาะสม และยังหารายได้เสริม (Ancillary Income) เพื่อช่วยในการบริหารจัดการต้นทุนน้ำมันด้วย

- **ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัท**

เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการทำธุรกิจในหลายประเทศ จึงมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินหลายสกุล ที่สำคัญคือ สกุลเงินบาท ดอลลาร์สิงคโปร์ ดอลลาร์สหรัฐฯ ริงกิตมาเลเซีย และหยวนจีน อย่างไรก็ตาม สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน สัญญาการประกันภัยโดยส่วนใหญ่ รวมทั้งสัญญาซื้ออะไหล่เครื่องบินเกือบทั้งหมดของบจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ในเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ทั้งนี้ ค่าเงินของสกุลเงินหลายสกุล ซึ่งรวมถึงดอลลาร์สหรัฐฯ และสกุลเงินของประเทศ

> **บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการติดตามสภาวะการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอย่างใกล้ชิด และอาจเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เมื่ออัตราแลกเปลี่ยนอยู่ในระดับที่เหมาะสม**

ในเอเชียบางสกุล มีความผันผวน ทั้งการแข็งค่าและการอ่อนค่า ซึ่งอาจเกิดผลกระทบกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการติดตามสภาวะการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอย่างใกล้ชิด และอาจเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เมื่ออัตราแลกเปลี่ยนอยู่ในระดับที่เหมาะสม นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังบริหารความเสี่ยงดังกล่าวโดยจัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด (Natural Hedge)

- **บริษัทอาจเผชิญกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย**

ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดซื้อเครื่องบิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุน หรือเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้ คาดว่าหนี้สินในอนาคตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่อาจเป็นหนี้สินที่กำหนดอัตราดอกเบี้ยลอยตัว การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยอาจทำให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

- **การถือหุ้นโดยบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลัก (Core Asset) ของบริษัทฯ มีข้อจำกัดอยู่หลายประการ การละเมิดข้อจำกัดดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และสิทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการบินในทุกเส้นทางบิน**

การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถูกจำกัดโดยข้อบังคับไว้ที่ร้อยละ 0.1 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลักของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยังอยู่ภายใต้บังคับของข้อจำกัดการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติภายใต้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และส่วนเงื่อนไขการอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 โดยหุ้นของผู้ดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศและผู้ซึ่งขอจดทะเบียนอากาศยานไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องถือโดยบุคคลในประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพัง หรือหลายประเภทรวมกัน ได้แก่ (ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และ/หรือ (ข) กระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล และ/หรือ (ค) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งมีกระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล หรือบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมดในทางปฏิบัติ จะไม่สามารถทราบได้ว่าการขายหุ้นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยในเวลาต่อมาจะเป็นการขายให้ผู้ซื้อหุ้นสัญชาติไทยหรือผู้ซื้อชาวต่างชาติ หรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้น เป็นบุคคลสัญชาติไทยหรือชาวต่างชาติ ทั้งนี้ จนกว่าผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวต่อนายทะเบียน หรือจนกว่าจะมีการปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ผู้ซื้อหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้นไม่มีหน้าที่ต้องยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวหลังจากการซื้อหรือการแลกเปลี่ยน และหากผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวไม่ได้ยื่นคำร้องดังกล่าว ก็จะไม่ปรากฏชื่อและสัญชาติของผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น จนกว่าจะถึงวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ซึ่งอาจเป็นระยะเวลาหนึ่งหลังจากที่การซื้อหรือการแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ TSD ซึ่งเป็นนายทะเบียนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจปฏิเสธที่จะจดทะเบียนการโอนหุ้นให้แก่บุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย หรือมิฉะนั้นบุคคลดังกล่าวอาจจำเป็นต้องขายหุ้น ถ้าการโอนหุ้นดังกล่าวจะทำให้การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เกินกว่าสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติที่บังคับใช้อยู่ขณะนั้น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติถึงสัดส่วนสูงสุดที่กำหนดแล้ว ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยอาจถูกจำกัดไม่ให้โอนหุ้นแก่ผู้ซื้อชาวต่างชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้น นอกจากนี้ ตามหลักทั่วไปในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องมีบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ถือหุ้น ในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและเป็นผู้มีอำนาจควบคุมที่แท้จริงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลของประเทศต่างๆ ที่ประเทศ ไทยได้ลงนามข้อตกลงแบบทวิภาคี อาจยอมรับแนวคิดเรื่อง “ผู้รับประโยชน์ที่แท้จริง” แต่ก็ยังมีความเสี่ยงที่บริษัทฯ จะไม่สามารถผ่านเกณฑ์ “การถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและการมีอำนาจควบคุมอันแท้จริง” ซึ่งอาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สิ้นสถานะการเป็นสายการบินของไทย (Thai-designated Airline) และถูกเพิกถอนสิทธิในการบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้น ร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยผู้ถือหุ้นที่เป็นประชาชนทั่วไปถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ร้อยละ 45 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และหุ้นส่วนที่เหลืออีก ร้อยละ 55 ถือโดยผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยทั้งสิ้น ซึ่งเป็นไปตามข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

- **บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลที่ได้รับจากการลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงอย่างเดียวในการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น**

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 55 การจ่ายเงินปันผลโดยบริษัท ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัท และการจ่ายเงินปันผลโดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้แก่ผู้ถือหุ้นของตน ซึ่งรวมถึง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถจ่ายเงินปันผลได้หากมีผลกำไรสุทธิปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท แต่ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลจากกำไรสุทธิตามงบการเงินรวมตามวิธีรวมซึ่งมาจากกำไรสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ ดังนั้นความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงขึ้นอยู่กับเงินปันผลที่ได้รับจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเงินปันผลดังกล่าวถือเป็นรายได้เกือบทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

บริษัทได้กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำแผนดำเนินการและงบประมาณประจำปี ซึ่งจะต้องผ่านการพิจารณาและได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งผู้บริหารระดับสูงจะมีการประชุมทุกเดือนเพื่อพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดเพื่อปรับตัวอย่างทันท่วงที หากมีความเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยภายนอกที่ต่างกับแผนงานที่วางไว้ รวมทั้งการวางแผนทางการเงินอย่างเหมาะสม ทั้งด้านกระแสเงินสดและอัตราส่วนทางการเงินที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ

- **การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัท กับ AirAsia Berhad**

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากการสนับสนุนของ AirAsia Berhad ในหลายด้าน ทั้งนี้ ธุรกิจของบริษัท พึ่งพิงกับ สัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำกับ AAB ลงวันที่ 1 มกราคม 2555 (“สัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า Air Asia”) ซึ่ง AAB อนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่ผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางด้านการตลาด การประกอบธุรกิจ และการบริการลูกค้า ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมในการอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า และการแก้ไขเพิ่มเติมอื่นๆ ของสัญญานี้ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินจากบริษัทย่อยของ AAB โดยสัญญาเช่าดังกล่าวจะสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาระหว่างปี 2562 ถึงปี 2568 โดยความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการต่ออายุสัญญาเช่าด้วยข้อกำหนดที่คล้ายคลึงกับข้อกำหนดเดิมจะขึ้นอยู่กับสภาวะของตลาด ณ เวลานั้น ซึ่งปกติแล้ว หากสัญญาเช่ามีกำหนดระยะเวลานาน ข้อกำหนดของสัญญาเช่าจะเอื้อประโยชน์แก่ผู้เช่าเพิ่มขึ้น บริษัทฯ พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัท (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ได้แก่ NewSkies 3.2 พัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองสินค้าคงคลังและการขาย Axapta Financial Management พัฒนาโดย Microsoft ซึ่งใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน Merlot ซึ่งใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ Swiss Aviation Software Ltd.’s AMOS ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยานในประเทศมาเลเซียและประเทศอินโดนีเซีย รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชียเอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเตอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง เป็นต้น อำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

ณ ปัจจุบัน AirAsia Berhad ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้เสนอชื่อบุคคลเป็นกรรมการใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 2 ราย และกรรมการอิสระจำนวน 1 ราย จากจำนวนกรรมการ 8 ราย ตามสิทธิที่ระบุไว้ในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น

- **บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจ**

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งรวมถึงเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั่งออนไลน์ ตลอดจนระบบสื่อสารข้อมูลภายใน โดยเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั่งออนไลน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องสามารถรองรับการเข้าเยี่ยมชมในปริมาณมากและแสดงข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับเที่ยวบินได้ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนสำรองข้อมูลและแผนรองรับการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Plan) เพื่อป้องกันการหยุดชะงักที่อาจเกิดขึ้นได้ในระบบเหล่านี้

การสำรองเที่ยวบินโดยตรงของผู้โดยสารผ่านเว็บไซต์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 78 ในปี 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการรักษาความปลอดภัยในการใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลอันเป็นความลับ ซึ่งอาจทำให้เกิดข้อจำกัดด้านการซื้อบัตรโดยสารที่มากกว่าเดิม จึงมีนโยบายเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับจากลูกค้า และมีการใช้มาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวโดยมิชอบ รวมทั้งมีการร่วมมือกับธนาคารชั้นนำทั้งในและนอกประเทศ รวมถึงผู้ให้บริการบัตรเครดิต เช่น VISA MasterCard และ American Express เพื่อสร้างความพึงพอใจต่อผู้โดยสารในการใช้บัตรเครดิตในการทำธุรกรรมทาง Internet อย่างรวดเร็วและปลอดภัย

- **บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 เพียงประเภทเดียวทั้งฝูงบิน**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้งานเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 35 ลำ ซึ่งใช้เครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 การพึ่งพาเครื่องบินรุ่นเดียว คือเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 เพียงประเภทเดียว ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความเสี่ยงที่จะเผชิญปัญหาใดๆ อันเกิดเนื่องจากเครื่องบินและเครื่องยนต์ประเภทดังกล่าว โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบหากมีการค้นพบข้อบกพร่องในการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์ของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 หรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 ซึ่งส่งผลให้เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องถูกจอดไว้เพื่อทำการแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหานั้น

อย่างไรก็ตาม เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับความเชื่อถือในอุตสาหกรรมการบินโดยเริ่มสายการผลิตมาตั้งแต่ปี 2531 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประเมินความเสี่ยงของการที่เครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะประสบปัญหาด้านการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์ โดยพิจารณาถึงประวัติของเครื่องบินรุ่นดังกล่าว ซึ่งมีความปลอดภัยสูงและต้นทุนในการบริการต่ำ

โครงสร้างเงินทุน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 485,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท โดย เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อ “AAV”

บจ. ไทยแอร์เอเชีย (บริษัทย่อย)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนทั่วไป (Initial Public Offering) มาซื้อหุ้นเพิ่มทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51 เป็นร้อยละ 55

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 27 ธันวาคม 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
1. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	1,365,499,800	28.16
2. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	287,850,000	5.94
3. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	286,500,400	5.91
4. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	283,499,900	5.85
5. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	280,850,000	5.79
6. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว	142,684,800	2.94
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	141,675,000	2.92
8. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	105,280,890	2.17
9. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25	103,625,000	2.14
10. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ซึ่งจดทะเบียนแล้ว โดย บลจ.บัวหลวง จำกัด	100,450,400	2.07

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 9 ราย โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น		จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
1.	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	23,955,553	55.00
2.	AirAsia Investment Ltd.[1]	19,600,000	45.00
3.	นายทัศพล แบเลเว็ลด์	1	0
4.	นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	1	0
5.	นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	1	0
6.	นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	1	0
7.	หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	1	0
8.	นายสันติสุข คล่องใช้ยา	1	0
9.	นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิลก	1	0
	รวม	**43,555,560**	**100.00**

หมายเหตุ : [1] AirAsia Investment เป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศมาเลเซีย โดยมี AirAsia Berhad ถือหุ้นร้อยละ 100 และประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจพิจารณาจ่ายเงินปันผลประจำปีให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น เว้นแต่เป็นการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลซึ่งคณะกรรมการมีอำนาจอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลได้เป็นครั้งคราว เมื่อเห็นว่า บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีกำไรสมควรพอจะทำเช่นนั้นแล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

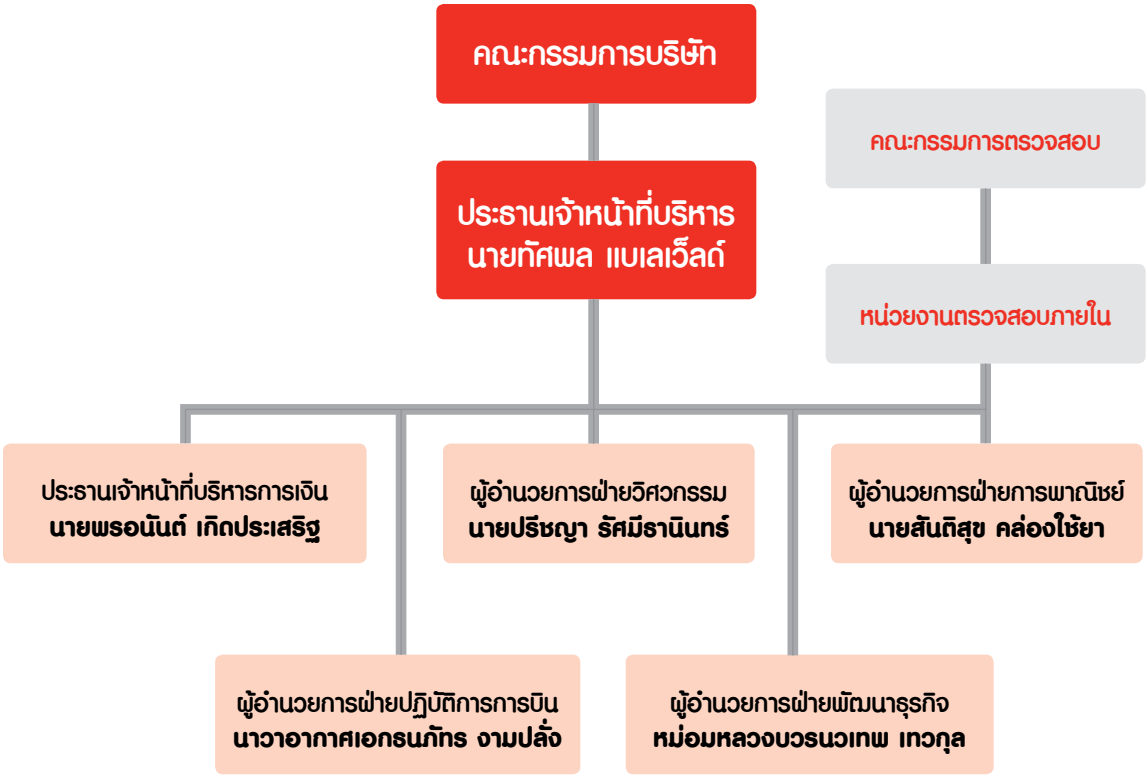
ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต้องปฏิบัติตามแผนธุรกิจในอนาคต และความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เห็นสมควร

นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องปฏิบัติตามแผนธุรกิจในอนาคตและความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เห็นสมควร

โครงสร้าง การจัดการ

โครงสร้างการจัดการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556



คณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โครงสร้างการจัดการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย จำนวน 2 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริหาร ทั้งนี้ การประชุมคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยอีก 1 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีรายละเอียดคณะกรรมการทั้งหมดดังต่อไปนี้

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง	หมายเหตุ
1 นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
2 นายทัศพล แบเลเว็ลด์	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
3 นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
4 นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
5 นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
6 หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
7 นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
8 นายดิสธร วัชโรทัย	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
9 นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

นายทัศพล แบเลเว็ลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ หรือนาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง หรือนายปรีชญา รัศมีธานินทร์ หรือหม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล หรือนายสันติสุข คล่องใช้ยา คนใดคนหนึ่ง รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของบริษัท ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัทมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่และกำกับการดูแลบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติคณะกรรมการ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต และระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท

2. กำหนดรายละเอียดและให้ความเห็นชอบ วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ ทิศทางของธุรกิจ นโยบาย เป้าหมาย แนวทาง แผนการดำเนินงาน และงบประมาณของบริษัท และบริษัทย่อย ตามที่ฝ่ายบริหารจัดทำและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท และกำกับดูแลการบริหารงานและผลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารหรือบุคคลใดๆ ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

3. ติดตามผลการปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานและงบประมาณ

4. ดำเนินการให้บริษัทและบริษัทย่อยนำระบบงานบัญชีที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาใช้ และจัดให้มีการรายงานทางการเงินและการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งจัดให้มีระบบควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอและเหมาะสม

5. สอบทานกระบวนการและนโยบายในการบริหารความเสี่ยงและติดตามผลการปฏิบัติงาน

6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทและบริษัทย่อย

7. พิจารณาอนุมัติและ/หรือให้ความเห็นชอบต่อรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัทและบริษัทย่อยให้เป็นไปตามประกาศข้อกำหนด และแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

8. จัดให้มีนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการตามหลักธรรมาภิบาล และการปรับใช้นโยบายดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

9. แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย เช่น คณะกรรมการตรวจสอบ หรือคณะกรรมการชุดย่อยอื่นใด เพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตามความเหมาะสม

10. ประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง

11. แต่งตั้งเลขานุการบริษัท เพื่อช่วยเหลือคณะกรรมการบริษัทในการปฏิบัติงานต่างๆ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

12. ขอความเห็นทางวิชาชีพจากองค์กรภายนอก หากมีความจำเป็นเพื่อประกอบการตัดสินใจที่เหมาะสม

13. จัดทำรายงานประจำปี และรับผิดชอบต่อการจัดทำและเปิดเผยรายงานทางการเงินเพื่อแสดงถึงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมาเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น

14. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมสามัญประจำปีภายในสี่เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบปีบัญชีของบริษัท

15. อนุมัติการลงทุนในการขยายธุรกิจ ตลอดจนการเข้าร่วมทุนกับผู้ประกอบกิจการอื่นๆ

ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทนั้น จะไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้คณะกรรมการบริษัท หรือผู้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติไว้

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการในปี 2556 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	4/4
2. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	4/4
3. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	4/4
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	4/4
5. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	4/4
6. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	4/4
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	4/4
8. นายดิสธร วัชโรทัย	4/4
9. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	4/4

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายดิสธร วัชโรทัย	กรรมการตรวจสอบ
3. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการตรวจสอบ

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน โดยมี นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2556 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	4/4
2. นายดิสธร วัชโรทัย	4/4
3. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	4/4

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ

2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิผลและพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายในตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้ายเลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และ/หรือ การว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน

3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและเสนอค่าตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

5. พิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท

6. สอบทานถึงความมีประสิทธิภาพและความเหมาะสมของการบริหารความเสี่ยงของบริษัท

7. ทบทวนและเสนอข้อแก้ไข ขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับสภาวการณ์

8. ให้คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจในการตรวจสอบ และสอบสวนผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ และมีอำนาจในการว่าจ้างหรือนำผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาช่วยงานตรวจสอบและสอบสวน

9. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัท ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้

   (1) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้องครบถ้วนเป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัท

   (2) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท

   (3) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

   (4) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี

   (5) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

   (6) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน

   (7) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตร (charter)

   (8) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

10. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบหากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร

    (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

    (2) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน

    (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

หากคณะกรรมการบริษัทหรือผู้บริหารไม่ดำเนินการให้มีการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาข้างต้น กรรมการตรวจสอบรายใดรายหนึ่งอาจรายงานว่ามีรายการหรือการกระทำตามข้างต้นต่อสำนักงาน ก.ล.ต. หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ

11. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

    ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการตรวจสอบขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัท

คณะผู้บริหาร (ตามคำนิยามผู้บริหาร* ของประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. ที่ กจ. 17/2551 เรื่อง การกำหนดบทนิยามในประกาศเกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม))

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 รายชื่อผู้บริหารของบริษัทมีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
3. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
6. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

*) ผู้บริหาร หมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารสี่รายแรกนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของบริษัท รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของบริษัทที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

2. จัดทำแผนธุรกิจ และกำหนดอำนาจการบริหารงาน ตลอดจนจัดทำงบประมาณที่ใช้ในการประกอบธุรกิจและงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อขออนุมัติและมีหน้าที่รายงานความก้าวหน้าตามแผนงานและงบประมาณที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัท

3. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน

4. ติดตามและรายงานสภาวะ ฐานะของบริษัท เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด

5. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของบริษัท อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร

6. เป็นตัวแทนบริษัทตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยกำกับดูแลอื่นๆ

7. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของบริษัท

8. ดูแลให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี

9. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัท เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ

10. พิจารณา เจรจาต่อรอง และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัท ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

11. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย หรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

    ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือมอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือการมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายใน

ขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งให้นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิลก ดำรงตำแหน่งเป็นเลขานุการคณะกรรมการบริษัท ตั้งแต่วันที่ 27 มกราคม 2555 โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. หลักทรัพย์

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายดิสธร วัชโรทัย	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทได้เริ่มจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนในปี 2557 เป็นปีแรกจึงยังไม่มีรายละเอียดการเข้าร่วมประชุมสำหรับปี 2556 ที่ผ่านมา

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป

2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณากลั่นกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาและ/หรือเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี

3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง

4. เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอรายชื่อบุคคลเข้ารับการสรรหาเป็นกรรมการบริษัท โดยมีกำหนดระยะเวลาอย่างเพียงพอก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น

5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

การสรรหากรรมการ

บริษัทจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการดังกล่าวอีกทางหนึ่ง โดยจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึงความรู้ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเข้ามาเป็นกรรมการ ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัท

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการบริษัท มีกำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. ให้มีคณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อดำเนินกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อยห้าคน โดยกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจะต้องมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย

2. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

   2.1 ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่ง (1) หุ้นต่อหนึ่ง (1) เสียง

   2.2 ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตาม (1) เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ ในกรณีที่เลือกตั้งบุคคลหลายคนเป็นกรรมการ จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้

   2.3 บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

3. ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสามเป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้นให้จับสลากกัน ส่วนปีหลังๆ ต่อไปให้กรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

4. กรรมการคนใดจะลาออกจากตำแหน่งให้ยื่นใบลาออกต่อบริษัท โดยการลาออกนั้นจะมีผลนับแต่วันที่ใบลาออกไปถึงบริษัท

5. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง

6. ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระให้คณะกรรมการเลือกบุคคลซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการคราวถัดไป เว้นแต่วาระของกรรมการผู้นั้นจะเหลือน้อยกว่าสองเดือน โดยบุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทนดังกล่าวจะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนเข้ามาแทน

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 3 ท่าน โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ

2. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกันเฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

3. มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ

   ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบอย่างน้อยหนึ่งคน ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

ในกรณีที่กรรมการตรวจสอบครบวาระการดำรงตำแหน่งหรือไม่อาจดำรงตำแหน่งจนครบกำหนดวาระ ซึ่งส่งผลให้มีจำนวนคณะกรรมการต่ำกว่า 3 คน คณะกรรมการบริษัทควรจะแต่งตั้งกรรมการตรวจสอบรายใหม่ให้ครบถ้วนในทันทีหรืออย่างช้าภายใน 3 เดือนนับจากวันที่จำนวนสมาชิกไม่ครบถ้วนเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท

2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย เพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติและนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ

3. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผล และวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี

4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน/หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

ในการประชุมคณะกรรมการ บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทมีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการ โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการของบริษัท และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทนให้แก่กรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ทั้งนี้ สำหรับค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนจะนำเข้าเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทและที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำทุกปี

2. ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2556 เมื่อวันอังคารที่ 23 เมษายน 2556 มีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าตอบแทนท่านละ 40,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทได้รับเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินสูงกว่ากรรมการร้อยละ 25

- ค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากค่าตอบแทนกรรมการ) คณะกรรมการตรวจสอบให้ได้รับค่าตอบแทนท่านละ 40,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินสูงกว่ากรรมการตรวจสอบร้อยละ 25

- ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทหรือประธานกรรมการบริษัทให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 20,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 20,000 บาทเท่านั้น

- ให้คณะกรรมการบริษัทได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวนจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่ายและหลักเกณฑ์การจัดสรรเป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

ค่าตอบแทนอื่นๆ

- สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

  กรรมการบริษัท (รวมทั้งบุคคลในครอบครัว หมายถึง สามี ภริยา และบุตรที่ชอบด้วยกฎหมาย) ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารให้เปล่าเพื่อการเดินทางไป-กลับ ในทุกเส้นทางบินจำนวน 1 ครั้งต่อเดือน จำนวนรวมทั้งสิ้น 12 ครั้งต่อปี สิทธินี้ให้ขณะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเท่านั้น

โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการในปี 2556

กรรมการ	ค่าตอบแทนรูปตัวเงิน (บาท)		
	รายเดือน	เบี้ยประชุม	โบนัส
คณะกรรมการ			
- ประธานกรรมการ	50,000	50,000	-
- กรรมการ	40,000	40,000	-
คณะกรรมการตรวจสอบ			
- ประธานกรรมการตรวจสอบ	50,000	-	-
- กรรมการตรวจสอบ	40,000	-	-
คณะกรรมการบริหาร[1)]			
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	-	-	-
- กรรมการบริหาร	-	-	-

1) กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 3 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 3.64 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

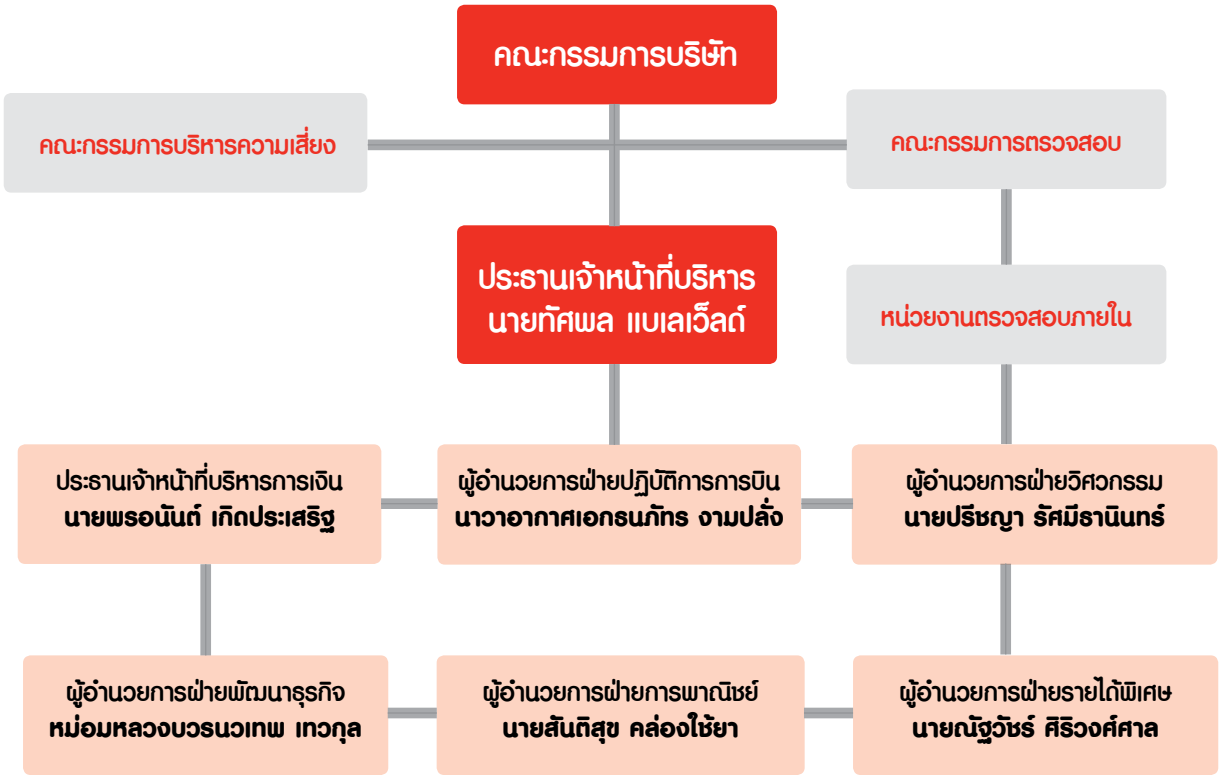
รายชื่อ	ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)		
		คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการตรวจสอบ	รวม
นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการบริษัท/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	800,000	600,000	1,400,000
นายดิสธร วัชโรทัย	กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ	640,000	480,000	1,120,000
นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ	640,000	480,000	1,120,000

- ในปี 2556 บริษัทไม่ได้จ่ายค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงินของผู้บริหาร
- อนึ่งนโยบายค่าตอบแทน กรรมการปี 2556 ข้างต้น เป็นอย่างเดียวกับปี 2555

รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของคณะกรรมการและผู้บริหารประจำปี 2556

รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนหุ้น ณ 31 ธ.ค. 55	จำนวนหุ้น ณ 31 ธ.ค. 56	จำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น (ลดลง)	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
2. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	1,600,499,800	1,365,499,800	(235,000,000)	28.15%
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
3. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	291,000,400	286,500,400	(4,500,000)	5.91%
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการ	291,499,900	280,850,000	(10,649,900)	5.79%
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
5. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการ	290,999,900	287,850,000	(3,149,900)	5.94%
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
6. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการ	290,999,900	283,499,900	(7,500,000)	5.85%
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ	145,500,000	141,675,000	(3,825,000)	2.92%
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
8. นายดิสธร วัชโรทัย	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
9. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556



คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก

โครงสร้างการจัดการของบจ. ไทยแอร์เอเชีย (“บริษัทย่อย”) ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย จำนวน 3 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ทั้งนี้ การประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยอีก 1 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีรายละเอียดคณะกรรมการทั้งหมดดังต่อไปนี้

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 8 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง	หมายเหตุ
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
2. นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
3. นายคามารูดิน บิน เมอรานัน	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
4. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
5. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
6. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
7. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
8. นายอาหมัด ฟาริด บิน ริดซวน	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร

โดยมี นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิลก เป็นเลขานุการคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายทัศพล แบเลเว็ลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ หรือนายปรีชญา รัศมีธานินทร์ หรือนายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส หรือนายคามารูดิน บิน เมอรานัน รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. การประกาศจ่ายเงินปันผลหรือการจ่ายเงินอย่างอื่นในลักษณะเดียวกับเงินปันผลของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้น
2. การเสนอเพิ่ม และ/หรือลด และ/หรือเปลี่ยนแปลงใดๆ ในทุนจดทะเบียนหรือทุนที่ได้รับอนุญาตของบริษัทหรือการเสนอออกหุ้นกลุ่มใหม่ใดๆ ของบริษัทที่เป็นหุ้นทุน หรือการออกหลักทรัพย์หรือตราสารแปลงสภาพใดๆ โดยบริษัท
3. การเสนอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขหนังสือบริคนห์สนธิ และ/หรือข้อบังคับของบริษัท
4. การอนุมัติและการเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจ และ/หรืองบประมาณ สำหรับรอบปีการเงินใดๆ ของบริษัท
5. การอนุมัติการประกอบการพาณิชย์หรือธุรกรรมใดๆ ทางกฎหมายที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
6. การปรับโครงสร้างของบริษัทหรือการควบหรือรวมบริษัทเข้ากับบริษัท สมาคม ห้างหุ้นส่วนหรือนิติบุคคลอื่นใด

7. การเปลี่ยนแปลงในลักษณะและ/หรือขอบเขตการดำเนินธุรกิจในเวลานั้นของบริษัท ซึ่งไม่เป็นการสนับสนุนหรือเกี่ยวข้องกับขอบเขตการดำเนินธุรกิจหรือประเภทของธุรกิจของบริษัท

8. การแต่งตั้งหรือถอดถอนผู้บริหารอาวุโส (Senior Management) รวมถึงการอนุมัติการทำสัญญาใดๆ เกี่ยวกับข้อกำหนดการจ้างงานหรือค่าตอบแทนหรือสิทธิประโยชน์ของกรรมการหรือบุคลากรอาวุโสของบริษัท หรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ ต่อสิ่งที่กล่าวมาข้างต้น

9. การขาย การโอน หรือการจำหน่ายจ่ายโอนกิจการส่วนใดส่วนหนึ่ง สินทรัพย์หรือทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัท รวมถึงการก่อให้เกิดภาระผูกพันที่กำหนดไว้ตายตัวหรือลอยตัว หรือสิทธิยึดหน่วง การจำนอง หลักประกัน หรือภาระติดพันอื่นเหนือทรัพย์สินหรือสินทรัพย์ใดๆ ของบริษัท

10. การเข้าทำธุรกรรมทางการเงินใดๆ ของบริษัท ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเงินภายใต้สินเชื่อทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต การก่อให้เกิดหนี้หรือเงินจ่ายล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่ออื่น (หรือหนี้หรือเงินล่วงหน้าหรือความผูกพันทางสินเชื่อต่างๆ) หรือการที่บริษัทให้หรือเข้าค้ำประกัน เข้ารับผิด ค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญา หรือเข้ารับประกัน หรือทำให้เกิดหนี้ในลักษณะอื่นใด ซึ่งมีจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่จะได้มีการอนุมัติไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว

11. การก่อค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือการก่อหน้าที่ผูกพันด้านทุน หรือค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือหนี้ผูกพันด้านทุนอย่างต่อเนื่องที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่นภายในรอบปีบัญชีใดๆ ของบริษัท เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว

12. การเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชี ปีงบประมาณ หรือนโยบายที่สำคัญทางการบัญชีของบริษัท

13. การเข้าทำธุรกรรมใดเพื่อป้องกันความเสี่ยงในความผันผวนของการลงทุน สินทรัพย์ หรือความรับผิดของบริษัท ซึ่งมีจำนวนเงินเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว

14. การอนุมัติตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

การประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

รายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2556

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
	ปี 2556
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์[1)]	2/4
2. นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส	2/4
3. นายคามารูดิน บิน เมอรานัน	2/4
4. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	4/4
5. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	4/4
6. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	4/4
7. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	4/4
8. นายอาหมัด ฟาริด บิน ริดซวน	0/4

1) ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ ของบจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556 จึงไม่ได้เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 1/2556

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 คณะกรรมการตรวจสอบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์[1)]	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการตรวจสอบ
3. นายอาหมัด ฟาริด บิน ริดซวน	กรรมการตรวจสอบ

1) ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

โดยมีนางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2556 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	3/4
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	4/4
3. นายอาหมัด ฟาริด บิน ริดซวน	0/4

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบเหมือนกันกับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนนี้ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท ดังนั้นการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย ณ 31 ธันวาคม 2556 ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
2. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	กรรมการบริหารความเสี่ยง
3. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการบริหารความเสี่ยง
4. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการบริหารความเสี่ยง
5. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการบริหารความเสี่ยง
7. นายณัฐวัชร์ ศิริวงศ์ศาล	กรรมการบริหารความเสี่ยง

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน
2. พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง
3. จัดให้มีคณะทำงานบริหารความเสี่ยงตามความจำเป็น โดยสนับสนุนคณะทำงานบริหารความเสี่ยงในด้านบุคลากร งบประมาณ และทรัพยากรอื่นที่จำเป็น ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบ
4. ติดตามการดำเนินการบริหารความเสี่ยงตั้งแต่เริ่มกระบวนการที่จะบ่งชี้ให้ทราบถึงความเสี่ยง รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตาม และรายงานอย่างเป็นระบบ
5. ให้การสนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจนติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง
6. รายงานต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างสม่ำเสมอที่เกี่ยวกับความเสี่ยงและการจัดการกับความเสี่ยงที่สำคัญ

คณะผู้บริหาร (ตามคำนิยามผู้บริหาร* ของประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. ที่ กจ. 17/2551 เรื่อง การกำหนดบทนิยามในประกาศเกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม))

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 รายชื่อผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
3. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
6. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
7. นายณัฐวัชร์ ศิริวงศ์ศาล	ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้พิเศษ

*) ผู้บริหาร หมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารสี่รายแรกนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ/หรือมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

2. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน

3. ติดตามและรายงานสภาวะฐานะของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด

4. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในงานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร

5. เป็นตัวแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยกำกับดูแลอื่นๆ

6. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงานเพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

7. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่งและข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ

8. พิจารณา เจรจาต่อรอง และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

9. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

   ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือมอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือการมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ในการประชุมคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการจำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ทั้งนี้ คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เริ่มจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนในปี 2557 เป็นปีแรกจึงยังไม่มีรายละเอียดการเข้าร่วมประชุมสำหรับปี 2556 ที่ผ่านมา

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้มีความเหมาะสมกับองค์กรและสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป

2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณากลั่นกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา

และ/หรือเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี ทั้งนี้ การสรรหากรรมการบริษัทจะพิจารณาจากบุคคลผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือกลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ

3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง

4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

การสรรหากรรมการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ โดยจะพิจารณาจากบุคคลผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือกลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ และจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึงความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเข้ามาเป็นกรรมการ ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้น จะมีกำหนดไว้ในข้อบังคับ ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่เกิน 9 คน จำนวนกรรมการจะได้รับการเสนอชื่อดังนี้

   (1) กรรมการจำนวนไม่เกิน 2 คน จะได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. (“กรรมการกลุ่ม ก.”)

   (2) กรรมการจำนวนไม่เกิน 3 คน จะได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่ม ข. (“กรรมการกลุ่ม ข.”)

   (3) กรรมการจำนวนไม่เกิน 4 คนเป็นกรรมการอิสระ

   *) กรรมการกลุ่ม ก คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย AAI และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

   *) กรรมการกลุ่ม ข คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

2. ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นทุกครั้ง ผู้เป็นกรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งโดยจำนวนหนึ่งในสาม หรือจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการผู้ออกจากตำแหน่งไปแล้วนั้น มีสิทธิที่จะได้รับเลือกให้เข้ารับตำแหน่งได้อีก

   ถ้าตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการไม่ว่าด้วยเหตุใด นอกเหนือจากการออกตามวาระ คณะกรรมการอาจแต่งตั้งผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกับกรรมการผู้ซึ่งพ้นจากตำแหน่งไปนั้นเข้าเป็นกรรมการให้เต็มที่ว่างก็ได้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งเช่นว่านี้จะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดระยะเวลาที่กรรมการซึ่งตนเข้าดำรงตำแหน่งแทนนั้นชอบที่จะอยู่ได้

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 3 ท่าน โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ

2. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกันเฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

3. มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ

   ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบอย่างน้อยหนึ่งคน ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

ในกรณีที่กรรมการตรวจสอบครบวาระการดำรงตำแหน่งหรือไม่อาจดำรงตำแหน่งจนครบกำหนดวาระ ซึ่งส่งผลให้มีจำนวนคณะกรรมการต่ำกว่า 3 คน คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควรจะแต่งตั้งกรรมการตรวจสอบรายใหม่ให้ครบถ้วนในทันทีหรืออย่างช้าภายใน 3 เดือนนับจากวันที่จำนวนสมาชิกไม่ครบถ้วน เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาอนุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ

3. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผล และวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี

4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มอบหมาย

นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน/หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

ในการประชุมคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

1) นโยบายกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการโดยพิจารณาเปรียบเทียบกับการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทนให้แก่ กรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ทั้งนี้ สำหรับค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนจะนำเข้าเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำทุกปี

2) **ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย**

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2556 เมื่อวันอังคารที่ 23 เมษายน 2556 มีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าเบี้ยประชุมท่านละ 40,000 บาทต่อครั้ง โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการท่านอื่นร้อยละ 25
- ค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากค่าตอบแทนกรรมการ) ให้ได้รับค่าเบี้ยประชุมเท่ากับค่าเบี้ยประชุมของกรรมการบริษัท
- ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทหรือประธานกรรมการบริษัทให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการหรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมท่านละ 20,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการอนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมท่านละ 20,000 บาทเท่านั้น

โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2556

กรรมการ	ค่าตอบแทนรูปตัวเงิน (บาท)		
	รายเดือน	เบี้ยประชุม	โบนัส
คณะกรรมการ			
- ประธานกรรมการ	-	50,000	-
- กรรมการ	-	40,000	-
คณะกรรมการตรวจสอบ			
- ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	50,000	-
- กรรมการตรวจสอบ	-	40,000	-
คณะกรรมการบริหาร[1)]			
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	-	-	-
- กรรมการบริหาร	-	-	-

[1)] กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 2 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 0.57 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและค่าเบี้ยประชุมดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)		
		คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการตรวจสอบ	รวม
นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการบริษัท/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	100,000	150,000	250,000
นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ	160,000	160,000	320,000

ในปี 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารรวม 7 ราย เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 63.25 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและโบนัส

อนึ่ง นโยบายค่าตอบแทนกรรมการปี 2556 ข้างต้น เป็นอย่างเดียวกับปี 2555

บุคลากรและการฝึกอบรม

ข้อมูลทั่วไป

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ตั้งแต่ 31 ธันวาคม 2554 พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ถูกโอนย้ายไปเป็นพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งหมด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 2,922 คน ตามลำดับ โดยแบ่งตามหน้าที่และภูมิศาสตร์ได้ดังนี้

แบ่งตามหน้าที่	ณ 31 ธันวาคม 2556
นักบินและนักบินผู้ช่วย	353
ลูกเรือ	719
การดำเนินการภาคพื้นดิน	469
วิศวกรรม	246
การตลาด	19
สำนักงานใหญ่	276
อื่นๆ	840
รวม	**2,922**

ภูมิศาสตร์	ณ 31 ธันวาคม 2556
กรุงเทพฯ	2,331
ภูเก็ต	194
เชียงใหม่	151
อื่นๆ	246
รวม	**2,922**

บริษัทและบจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความจำเป็นในการประกันความต่อเนื่องในการบริหารจัดการของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เพื่อรักษาข้อได้เปรียบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เหนือกว่าคู่แข่ง ทั้งนี้ กรรมการของบริษัทและบจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่า ความสำเร็จอย่างต่อเนื่องของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง ซึ่งรวมถึงการสนับสนุนและความทุ่มเทของผู้บริหารของบริษัทและบจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บริษัทและบจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปรับใช้กลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคล ซึ่งรวมถึงค่าตอบแทนที่สามารถแข่งขันได้ การสรรหาที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และแผนการพัฒนาและสืบทอดงาน

การสูญเสียบุคลากรหลักใดๆ อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อบริษัทและบจ. ไทยแอร์เอเชีย ข้อคิดเห็นดังกล่าวส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามสร้างแรงจูงใจและรักษาพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่านการให้สิ่งจูงใจบนพื้นฐานของผลการปฏิบัติงาน และยกระดับทักษะและความสามารถของพนักงานด้วยการให้การฝึกอบรม ในด้านนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้พนักงานเข้าร่วมการประชุมและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานได้รับและยกระดับทักษะและความสามารถที่เกี่ยวข้อง (ทั้งในด้านการปฏิบัติงานและการพัฒนา) โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของธุรกิจ การฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานเป็นแนวทางสำคัญอีกประการหนึ่งในการถ่ายโอนความรู้จากผู้เชี่ยวชาญไปยังพนักงานใหม่หรือพนักงานระดับล่าง การลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ช่วยเพิ่มความสามารถของพนักงานที่มีอยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ กิจกรรมด้านการพัฒนาเหล่านี้ยังช่วยเตรียมความพร้อมให้แก่พนักงานฝ่ายบริหารระดับล่างและระดับกลาง เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับผิดชอบงานของผู้บริหารระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

ข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

-ไม่มีข้อพิพาทแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา-

ค่าตอบแทนบุคลากร

ค่าตอบแทนรวมของพนักงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

สำหรับปี 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่พนักงานเนื่องจากตั้งแต่ 31 ธันวาคม 2554 พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ถูกโอนย้ายไปเป็นพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งหมด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับปี 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายผลตอบแทนให้แก่พนักงานในลักษณะต่างๆ ได้แก่ เงินเดือน เงินโบนัส ค่าล่วงเวลา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และค่าตอบแทนอื่น เป็นจำนวน 2,480.5 ล้านบาท

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สมทบเงินร้อยละ 3-10 ของเงินเดือนของพนักงานเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และพนักงานจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 3-10 ของเงินเดือนของพนักงานแต่ละราย ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีพนักงานแล้ว

นโยบายในการพัฒนาบุคลากร

การฝึกอบรม

- **นักบิน**

นักเรียนการบินทุกคนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลงทะเบียนเข้าฝึกอบรมใน บจ. บางกอกเอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ ซึ่งเป็นการเข้าฝึกอบรมในประเทศ ("BAC") โดย BAC มีอุปกรณ์ฝึกอบรมที่ทันสมัยและได้รับใบรับรองจากสำนักงานบริการการบินแห่งชาติ (FAA) ข้อกำหนดการบินร่วมกัน (JAR) และสำนักงานการบินพลเรือน (CAA) รวมทั้งมีหลักสูตรที่ได้มาตรฐาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้เลือกปฏิบัติในการสรรหานักเรียนการบิน และพนักงานจากหลายแผนกสามารถสอบเข้าหลักสูตรได้ ทั้งนี้ นักเรียนการบินมักจะจบการศึกษาหลังจากฝึกอบรมนาน 1 ปี หลังจากนั้น นักเรียนเหล่านี้ต้องฝึกฝนด้วยระบบจำลองการบิน (Simulator) เพื่อขับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A 320 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความช่วยเหลือนักเรียนการบินในการให้เงินสนับสนุนค่าฝึกอบรม โดยมีข้อผูกมัดตามสัญญาเพื่อแลกกับการที่นักเรียนต้องให้คำมั่นว่าจะทำงานกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นระยะเวลา 10 ปี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสรรหานักบินผู้มีประสบการณ์จากสายการบินอื่นๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีนักบิน 260 คน และคาดว่าจะต้องการนักบินรวมทั้งสิ้นประมาณ 522 คนภายในปี 2559

นักบินที่ได้รับการสรรหามาใหม่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งยังไม่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อขับแบบของอากาศยานโดยเฉพาะจะต้องผ่านการฝึกอบรมดังกล่าวเสียก่อน ทั้งนี้ แบบของอากาศยานคือการจัดหมวดหมู่ที่อนุญาตให้นักบินคนหนึ่งขับอากาศยานแบบหนึ่งโดยเฉพาะปัจจุบัน นักบินใช้ระบบจำลองการบินของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A 320 ซึ่งดำเนินการโดย Asian Aviation Centre of Excellence ซึ่งตั้งอยู่ในกัวลาลัมเปอร์

- **ลูกเรือ**

โครงการฝึกอบรมลูกเรือระยะเวลาประมาณ 60 วัน (รวมวันหยุด) จัดขึ้นที่ Asian Aviation Centre of Excellence ในกัวลาลัมเปอร์ และที่สำนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในกรุงเทพฯ การฝึกอบรมทั้งหมดดำเนินการโดยผู้ฝึกสอนลูกเรือและนักบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหลักสูตรต่างๆ ครอบคลุมถึงวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉิน การปฐมพยาบาล การฝึกความคุ้นเคยในห้องโดยสาร การบิน การประกาศต่อสาธารณะ การดูแลทรงผมและการดูแลผู้โดยสาร การขายสินค้าบนอากาศยาน และทักษะด้านการขาย ทั้งนี้ องค์ประกอบด้านความปลอดภัยและกฎระเบียบของโครงการนี้ได้รับการรับรองจากกรมการบินพลเรือน

อนึ่ง ลูกเรือต้องพูดภาษาอังกฤษและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เช่น การฝึกอบรมเกี่ยวกับการบริหารจัดการทรัพยากรขององค์กร การจัดการสินค้าอันตราย การรับมือผู้โดยสารที่ประพฤติตัวไม่เหมาะสม และหลักสูตรการระบุตัวผู้ก่อการร้าย นอกจากนี้ ลูกเรือยังต้องเข้าร่วมหลักสูตรทบทวนความรู้ว่าด้วยวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉินและการปฐมพยาบาลทุกปี

- **พนักงานภาคพื้นดิน**

บุคลากรให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินผ่านโครงการฝึกอบรมด้านการบริการลูกค้า ซึ่งจัดขึ้นที่ Asian Aviation Centre of Excellence ในกัวลาลัมเปอร์ โดยครอบคลุมถึงการฝึกอบรมในระบบการสำรองที่นั่งและการลงทะเบียนขึ้นอากาศยาน (Check-in) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิธีปฏิบัติด้านการติดตามสัมภาระของผู้โดยสาร และการบริการลูกค้า พนักงานภาคพื้นดินเข้ารับการฝึกอบรมตลอดทั้งปี เช่น การฝึกอบรมเพื่อแยกแยะสินค้าอันตราย การปฐมพยาบาล และการรับมือภัยคุกคามจากระเบิด

นอกจากนี้ บุคลากรประจำภาคพื้นดินยังผ่านการฝึกอบรมด้านการให้บริการในลานจอด (Ramp Training) เป็นระยะเวลา 2-3 สัปดาห์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขับยานพาหนะบนลานจอด การบรรทุกของขึ้นอากาศยานและการขนถ่ายของออกจากอากาศยาน การให้สัญญาณรับส่งอากาศยาน การลากจูงอากาศยาน ความปลอดภัยของลานจอด และการวิธีการปฏิบัติในกรณีฉุกเฉิน นอกจากนี้ พนักงานใหม่ยังต้องเรียนรู้เกี่ยวกับข้อบังคับด้านการบินพลเรือน แผนผังของอากาศยาน และข้อบังคับว่าด้วยการเคลื่อนย้ายของยานพาหนะภายในท่าอากาศยาน

- **วิศวกร**

วิศวกรทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการฝึกอบรมที่ Asian Aviation Centre of Excellence ในกัวลาลัมเปอร์ หลักสูตรการฝึกอบรมมีระยะเวลา 52 วัน โดยมีการฝึกอบรมขณะปฏิบัติเพิ่มเติมอีก 3 เดือน และการทดสอบภายหลังโดยแผนกรับประกันคุณภาพ (Quality Assurance Department) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตอบแทนด้วยการให้คำมั่นว่าจะทำงานให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นเวลา 2 ปี วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำการอยู่ที่ฐานปฏิบัติการการบินของบริษัทในกรุงเทพฯ และจังหวัดภูเก็ต

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าสอบบัญชีให้กับบริษัท ไพร้ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด ซึ่งเป็นสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีประจำปี 2556 สังกัด ทั้งนี้ บริษัทที่เป็นสำนักงานสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีไม่มีความสัมพันธ์ หรือส่วนได้เสียใดๆ กับบริษัท/ผู้บริหาร/ผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit fee)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชี ให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมามีจำนวนเงินรวม 4.50 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสอบบัญชีของบริษัท จำนวน 1.03 ล้านบาท และค่าสอบบัญชีของบริษัทย่อยที่บริษัทย่อยรับภาระเอง 3.47 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ ผู้สอบบัญชี บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ค่าบริการอื่น (Non-Audit Fee)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนของงานบริการอื่น ซึ่งได้แก่ การตรวจสอบเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ ให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมามีค่าบริการอื่นที่จ่ายให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด จำนวนเงิน 0.54 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าบริการของบริษัทและบริษัทย่อย และบริษัทไม่มีค่าใช้จ่ายในอนาคตอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ทั้งนี้ การจ้างสำนักงานสอบบัญชีและกิจการที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ให้บริการอื่นนอกเหนือจากงานสอบบัญชี ฝ่ายบริหารได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบว่า ไม่ก่อให้เกิดการขัดกันในด้านผลประโยชน์ (Conflict of Interest) และไม่มีการตรวจสอบงานของตัวเอง ซึ่งจะไม่ทำให้ผู้สอบบัญชีขาดความเป็นอิสระ และขาดความเป็นกลางในการปฏิบัติงานสอบบัญชี

การกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินกิจการผ่านทางกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน และถือว่าหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นเป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมความสำเร็จในภาพรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในฐานะที่เป็นองค์กรหนึ่งที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักถึงความสำคัญในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลในการดำเนินธุรกิจ โดยเชื่อมั่นว่าการมีระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มมูลค่าและส่งเสริมการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท ดังนั้นคณะกรรมการบริษัทจึงได้มีนโยบายปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียน (Code of Best Practices for Directors of Listed Company) และได้นำหลักการและแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2556 (The Principles of Good Corporate Governance for Listed Companies, 2013) ตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนดมาใช้ และทบทวนปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี รวมทั้งมีการสื่อสารให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทได้รับทราบและถือปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง โดยมีเนื้อหาครอบคลุมถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

ในปี 2556 การปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการแต่ละหมวดของบริษัท สามารถรายงานได้ ดังนี้

หมวดที่ 1
สิทธิของผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยจะไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้นรวมทั้งจะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน โดยสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ การซื้อขายหรือการโอนหุ้น การมีส่วนแบ่งในกำไรของบริษัท การได้รับข่าวสารข้อมูลอย่างเพียงพอ การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อถอดถอนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และเรื่องที่มีผลกระทบต่อบริษัท เช่น การจัดสรรเงินปันผล การกำหนดหรือแก้ไขข้อบังคับและหนังสือบริคณห์สนธิ การลดทุนหรือเพิ่มทุน และการอนุมัติรายการพิเศษ เป็นต้น

ทั้งนี้ บริษัทจะดำเนินการในเรื่องต่างๆ ที่เป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น ดังนี้

- บริษัทจัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นและเอกสารประกอบให้แก่ผู้ถือหุ้นเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วันทำการ (หรือระยะเวลาอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนด) โดยหนังสือเชิญประชุมมีรายละเอียดระเบียบวาระการประชุม เอกสารประกอบระเบียบวาระต่างๆ พร้อมความเห็นของคณะกรรมการบริษัท หนังสือมอบฉันทะตามที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด และรายชื่อของกรรมการอิสระเพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถเลือกที่จะมอบฉันทะให้เข้าประชุมแทนได้ รวมทั้งแผนที่แสดงสถานที่ประชุม

นอกจากที่กล่าวข้างต้น หนังสือเชิญประชุมจะแจ้งรายละเอียดของเอกสารที่ผู้ถือหุ้นจะต้องนำมาแสดงในวันประชุมด้วย เพื่อรักษาสิทธิในการเข้าประชุมและการลงคะแนนเสียง รวมถึงเป็นไปตามข้อบังคับบริษัท เกี่ยวกับการประชุมผู้ถือหุ้น

นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นยังสามารถเข้าดูข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมแต่ละครั้งได้ทางเว็บไซต์ของบริษัท www.aavplc.com

- กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเองบริษัท เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนได้

- ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง ประธานที่ประชุมจะชี้แจงเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการประชุม รวมถึงขั้นตอนการออกเสียงลงมติ และจัดสรรเวลาในการประชุมอย่างเพียงพอ

- ในระหว่างการประชุมประธานที่ประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีสิทธิ์เท่าเทียมกัน ในการซักถาม แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ได้อย่างเต็มที่ โดยมีกรรมการและผู้บริหารที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อตอบคำถามในที่ประชุม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ของผู้ถือหุ้นเพื่อที่จะนำไปพิจารณา หรือดำเนินการตามสมควรต่อไป และเมื่อการประชุมแล้วเสร็จ บริษัทจะจัดทำรายงานการประชุมให้แล้วเสร็จอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ภายใน 14 วันนับจากวันประชุม แล้วนำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในเวลาที่กำหนดและเผยแพร่รายงานการประชุมทางเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบได้

หมวดที่ 2
การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ทั้งผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นส่วนน้อย โดยมีหลักการดังนี้

- ดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม และมีนโยบายที่จะไม่เพิ่มระเบียบวาระในที่ประชุมโดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าโดยไม่จำเป็น โดยเฉพาะวาระสำคัญที่ผู้ถือหุ้นต้องใช้เวลาในการศึกษาข้อมูลก่อนการตัดสินใจ

- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยสามารถเสนอชื่อบุคคลเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการได้ โดยส่งข้อมูลของบุคคลที่เสนอชื่อและหนังสือยินยอม ให้แก่ประธานคณะกรรมการบริษัทล่วงหน้าในเวลาอันสมควร ภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดโดยบริษัท

- ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้บัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกระเบียบวาระ ซึ่งจะทำการเก็บบัตรลงคะแนนดังกล่าวในห้องประชุมเพื่อนำผลคะแนนมารวม ก่อนทำการประกาศแจ้งมติของคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทจะจัดเก็บบัตรลงคะแนนที่มีการลงชื่อของผู้ถือหุ้นหรือผู้รับฉันทะไว้เพื่อการตรวจสอบได้ในภายหลัง

- บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และจัดส่งรายงานดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายใน 14 วันหลังการประชุมผู้ถือหุ้นเสร็จสิ้น และได้ทำการเผยแพร่รายงานดังกล่าวไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท

- ให้ความสำคัญในการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอื่นๆ อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา และโปร่งใสแก่ผู้ถือหุ้น โดยมีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารที่มีสาระสำคัญอย่างสม่ำเสมอ

- บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำข้อมูลภายในของบริษัทและบริษัทย่อยซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนโดยได้เผยแพร่นโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานรับทราบและปฏิบัติตามไว้ในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดปรากฏในหัวข้อ "การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน"

หมวดที่ 3
บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และมีนโยบายในการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มที่สำคัญ ดังนี้

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มุ่งมั่นเป็นตัวแทนที่ดีของผู้ถือหุ้นในการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงการเจริญเติบโตของมูลค่าบริษัทในระยะยาวด้วยผลตอบแทนที่ดีและต่อเนื่อง รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับผู้ถือหุ้นในการปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และการไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดที่ได้กล่าวในหัวข้อสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อ ผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน ตลอดจนดำเนินการให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้ต่อผู้ถือหุ้น

การส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อให้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจในเรื่องสำคัญ เพื่อรับทราบการดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ของบริษัท และเพื่อติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร

พนักงาน

พนักงานเป็นทรัพยากรอันมีค่าสูงสุดและเป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จของบริษัทและบริษัทย่อยจึงได้มุ่งพัฒนาเสริมสร้างวัฒนธรรมและบรรยากาศการทำงานที่ดี รวมทั้งส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพและให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน การว่าจ้าง แต่งตั้งและโยกย้ายพนักงาน จะพิจารณาบนพื้นฐานของคุณธรรมและการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุด

บริษัทและบริษัทย่อย มีความรับผิดชอบในการดูแลรักษาสภาพแวดล้อมการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอยู่เสมอ และยึดมั่นปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานอย่างเคร่งครัด

บริษัทและบริษัทย่อย เคารพในความเป็นส่วนตัวของพนักงาน ไม่นำข้อมูลส่วนตัว เช่น เงินเดือน ประวัติการรักษาพยาบาล ครอบครัว ไปเปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อพนักงานปี 2556 ปรากฏในหัวข้อ "ความรับผิดชอบต่อสังคม"

ลูกค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีความมุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจและความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่ดี มีคุณภาพ ในระดับราคาที่เหมาะสม รวมทั้งรักษาสัมพันธภาพที่ดี จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

- ผลิตสินค้าและบริการที่มีคุณภาพ โดยมุ่งมั่นที่จะยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและจริงจัง เปิดเผยข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าและบริการอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับจะไม่เปิดเผยข้อมูลของลูกค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตจากลูกค้าหรือจากผู้มีอำนาจของกลุ่มบริษัทก่อน เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

- ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อลูกค้าปี 2556 ปรากฏในหัวข้อ "ความรับผิดชอบต่อสังคม"

คู่ค้า

การดำเนินธุรกิจกับคู่ค้าใดๆ ต้องไม่นำมาซึ่งความเสื่อมเสียต่อชื่อเสียงของบริษัทและบริษัทย่อย หรือขัดต่อกฎหมายใดๆ มีการคำนึงถึงความเสมอภาคในการดำเนินธุรกิจและผลประโยชน์ร่วมกันกับคู่ค้า การคัดเลือกคู่ค้าต้องทำอย่างยุติธรรม โดยยึดถือปฏิบัติตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างซึ่งมีการกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน ทั้งนี้ บริษัทและบริษัทย่อย ถือว่าคู่ค้าเป็นปัจจัยสำคัญในการร่วมสร้างมูลค่าให้กับลูกค้า

เจ้าหนี้

บริษัทและบริษัทย่อย ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่มีต่อเจ้าหนี้อย่างเคร่งครัด บริหารเงินกู้ยืมให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้เงิน ไม่นำเงินไปใช้ในทางที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย และดูแลหลักประกันต่างๆ ควบคุมให้มีการชำระคืนเงินกู้และดอกเบี้ยให้กับเจ้าหนี้เงินกู้ยืมทุกประเภทอย่างครบถ้วนตามกำหนดเวลา และปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินตามข้อตกลงอย่างครบถ้วน รวมถึงการบริหารงานเพื่อให้เจ้าหนี้มั่นใจในฐานะทางการเงิน และความสามารถในการชำระหนี้ที่ดี

คู่แข่งทางการค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่เป็นธรรมรวมทั้งไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าอย่างผิดกฎหมายและขัดต่อจริยธรรม และไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น หรือคู่แข่งทางการค้า

สังคมส่วนรวม

บริษัทและบริษัทย่อยในฐานะเป็นบริษัทไทย ตระหนักและมีจิตสำนึกในบุญคุณของประเทศและเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ซึ่งต้องรับผิดชอบช่วยเหลือสังคม สนับสนุนกิจกรรมของท้องถิ่นที่มีการดำเนินธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อย มีนโยบายผลิตสินค้าและให้บริการใดๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม

บริษัทและบริษัทย่อย ส่งเสริมกิจกรรมการดูแลรักษาธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน และมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนร่วมปี 2556 ปรากฏในหัวข้อ "ความรับผิดชอบต่อสังคม"

การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสีย และการแจ้งเบาะแสการกระทำผิด

ผู้มีส่วนได้เสียสามารถสอบถามรายละเอียด แจ้งข้อร้องเรียน หรือแจ้งเบาะแสการกระทำผิดทางกฎหมาย ความถูกต้องของรายงานทางการเงิน ระบบควบคุมภายในที่บกพร่อง หรือการผิดจรรยาบรรณธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย โดยสามารถรายงานตรงไปยังกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบได้ที่ E-mail: taa_auditcommittee@airasia.com และ thaiwhistleblower@airasia.com

ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดเผยนโยบายการแจ้งเบาะแสการกระทำผิดไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ "นักลงทุนสัมพันธ์" หัวข้อย่อย "แหล่งข้อมูลผู้ถือหุ้น" และ "การกำกับดูแลกิจการ" ซึ่งข้อมูลร้องเรียนและแจ้งเบาะแสจะได้รับการคุ้มครองและเก็บไว้เป็นความลับ โดยกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบจะดำเนินการสั่งการตรวจสอบข้อมูล และหาแนวทางแก้ไข (ถ้ามี) และจะรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทต่อไป

หมวดที่ 4
การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ตรงเวลา และได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือสำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด ทั้งรายงานทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์และมีผลต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัท เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ทั้งหมดได้รับทราบข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน โดยบริษัทจะเผยแพร่ข้อมูลผ่านทาง ตลาดหลักทรัพย์ฯ และผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบในการจัดทำรายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอชีย เอวิเอชั่น ตลอดจนสารสนเทศที่เสนอต่อผู้ถือหุ้นในรายงานประจำปี ดูแลคุณภาพของรายงานทางการเงินรวมทั้งงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้มีการจัดทำงบตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการตรวจสอบบัญชีโดยผู้สอบบัญชีที่เชื่อถือได้และมีความอิสระดูแลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เลือกใช้นโยบายบัญชีอย่างเหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ จัดการดูแลให้รายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความถูกต้อง ครบถ้วนเป็นจริง และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญเพียงพอครบถ้วนและเชื่อถือได้

นอกจากนี้คณะกรรมการได้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบ เพื่อทำหน้าที่ในการสอบทานรายงานทางการเงิน ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วนและเชื่อถือได้ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลให้ถูกต้อง ชัดเจน โปร่งใสและทันเวลาตามข้อกำหนดของการเป็นบริษัทจดทะเบียน สอบทานระบบควบคุมภายในเพื่อให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการพิจารณาปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของบริษัท นอกจากนี้คณะกรรมการก็ยังมีการสอบทานพิจารณารายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ถึงความเหมาะสมและสมเหตุสมผล ก่อนที่จะนำเสนอให้กับทางคณะกรรมบริษัท พิจารณาอนุมัติต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญ ดังนี้

1. วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท
2. เปิดเผยข้อมูลทางการเงินและมิใช่ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา
3. จัดทำรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงินและแสดงไว้คู่กับรายงานผู้สอบบัญชีในรายงานประจำปี
4. เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกรรมการแต่ละท่าน ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย รวมถึงค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
5. เปิดเผยเกี่ยวกับจำนวนครั้งที่กรรมการ และ/หรือกรรมการชุดย่อยแต่ละท่านเข้าร่วมประชุมโดยเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการประชุมคณะกรรมการ และ/หรือคณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละปี
6. กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง
7. คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารแจ้งต่อคณะกรรมการบริษัทเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทล่วงหน้าก่อนทำการซื้อขาย รวมทั้งเปิดเผยสรุปรายงานการซื้อ-ขายหลักทรัพย์/การถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทให้ที่ประชุมคณะกรรมการทราบทุกครั้ง

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์ เพื่อเป็นตัวแทนในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของบริษัทให้แก่ผู้ที่ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ ผู้ลงทุนทั่วไป และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ดังนี้

โทรศัพท์ (66) 2562 5745
โทรสาร (66) 2562 5705
Email : taa_investorrelations@airasia.com
Website : www.aavplc.com

ซึ่งในปี 2556 ที่ผ่านมากิจกรรมด้านนักลงทุนสัมพันธ์สามารถสรุปได้ดังนี้

- การจัดกิจกรรม Roadshow ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยเข้าพบและพูดคุยกับนักลงทุนสถาบันเพื่อชี้แจงและสรุปข้อมูลทั่วไปของบริษัทและบริษัทย่อย
- จัด Analyst Meeting ทุกไตรมาส
- การแถลงข่าวต่อสื่อมวลชนและทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย

  นอกจากนี้ บริษัทจัดให้มีหน่วยงาน Compliance เพื่อดูแลในด้านการเปิดเผยข้อมูลผ่านช่องทางต่างๆ เช่น เว็บไซต์บริษัท เว็บไซต์ตลาดหลักทรัพย์ รายงานประจำปี เป็นต้น โดยสารสนเทศดังกล่าวต้องมีความถูกต้อง เพียงพอ ทันเวลา และครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนมีความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใสของบริษัท

หมวดที่ 5
ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีภาวะความเป็นผู้นำและมีวิสัยทัศน์ โดยมุ่งมั่นที่จะให้สายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นสายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการผู้โดยสารในราคาคุ้มค่ามากที่สุด ผ่านการบริการที่มีคุณภาพ มีความน่าเชื่อถือและคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทจะทบทวนและกำหนดวิสัยทัศน์และภารกิจของบริษัททุกๆ 5 ปี เพื่อปรับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจที่อาจเปลี่ยนแปลงในอนาคต

โครงสร้างคณะกรรมการ

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน และเป็นกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน โดยกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกรรมการแต่ละท่านเป็นผู้ที่มีความรู้ ความสามารถและประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาต่างๆ และมีจำนวนเพียงพอที่จะกำกับดูแลธุรกิจของบริษัท โดยอย่างน้อย 1 คนเป็นผู้มีประสบการณ์ด้านธุรกิจสายการบินและอย่างน้อย 1 คนมีประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัททำหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องสำคัญที่เกี่ยวกับการบริหารของบริษัท อาทิ นโยบาย วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ เป้าหมาย ภารกิจ แผนธุรกิจ และงบประมาณของบริษัท ตลอดจนกำกับดูแลให้คณะผู้บริหาร บริหารงานให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลภายใต้กรอบของกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น มติที่ประชุมคณะกรรมการ ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตระมัดระวังตามหลักการข้อพึงปฏิบัติที่ดี เพื่อเพิ่มมูลค่าสูงสุดให้แก่กิจการ และความมั่นคงสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น

คุณสมบัติของกรรมการบริษัท

1. กรรมการต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มีความซื่อสัตย์สุจริต มีจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจ และมีเวลาเพียงพอที่จะอุทิศความรู้ ความสามารถ และปฏิบัติหน้าที่ให้แก่บริษัทได้

2. มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้องไม่มีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามที่คณะกรรมการ ก.ล.ต. ประกาศกำหนด

3. กรรมการไม่สามารถประกอบกิจการเข้าเป็นหุ้นส่วน หรือเข้าเป็นกรรมการในนิติบุคคลอื่นที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ของตนหรือประโยชน์ของบุคคลอื่นเว้นแต่จะแจ้งให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบก่อนที่จะมีมติแต่งตั้ง

4. กรรมการบริษัทไม่ควรดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท ในกรณีที่กรรมการคนใดคนหนึ่งมีตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท คณะกรรมการจะพิจารณาถึงประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการท่านดังกล่าว และสำหรับกรณีประธานเจ้าหน้าที่บริหารจะเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นจะมีการเสนอเรื่องการดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาให้ความเห็นชอบ

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

กรรมการอิสระต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด และต้องสามารถดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายได้เท่าเทียมกัน และไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ นอกจากนั้นยังต้องสามารถเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย

2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษา ของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็นบิดามารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย

4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.
(ความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการคำนวณภาระหนี้ให้มีความหมายเช่นเดียวกันกับนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ว่าด้วยการขออนุญาตและการอนุญาตให้เสนอขายหุ้นที่ออกใหม่)

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชีซึ่งมีผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย

9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

   โดยคุณสมบัติของกรรมการอิสระเป็นไปตามนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน

การแต่งตั้งและวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท

การแต่งตั้งกรรมการบริษัทให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท และข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ จะต้องมีความโปร่งใสและชัดเจน ในการสรรหากรรมการให้ดำเนินการผ่านกระบวนการของคณะกรรมการสรรหา และการพิจารณาจะต้องมีประวัติและรายละเอียดของบุคคลนั้นๆ ที่เพียงพอเพื่อประโยชน์ในการตัดสินใจของคณะกรรมการและ ผู้ถือหุ้น ซึ่งรายละเอียดนโยบายการแต่งตั้งและสรรหากรรมการสามารถดูได้ในหัว ข้อ “คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน”

คณะกรรมการบริษัทมีวาระการดำรงตำแหน่งตามข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่กำหนดไว้ว่าในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสาม (1/3) เป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม (1/3)

กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้นให้จับสลากกัน ส่วนปีหลังๆ ต่อไปให้กรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของกรรมการ

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีหน้าที่กำกับดูแลกิจการและภารกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้เป็นไปตามที่ผู้ถือหุ้นอนุมัติและตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น มติคณะกรรมการ ทั้งนี้ คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องใช้วิจารณญาณและความรอบคอบในการตัดสินใจทางธุรกิจ และปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ระมัดระวัง และความซื่อสัตย์สุจริต เพื่อรักษาผลประโยชน์สูงสุดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจนโดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ฝ่ายบริหารทำหน้าที่บริหารจัดการงานในด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนด ดังนั้นประธานกรรมการจะไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO) และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน

ทั้งนี้ ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัทอันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวก่ายในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลการบริหารงานของคณะกรรมการบริหารและคณะอนุกรรมการอื่นๆ ให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้ ตลอดจนเป็นผู้นำการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ และเป็นผู้ลงคะแนนเสียงชี้ขาดในกรณีที่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีการลงคะแนนเสียงและคะแนนเสียง 2 ฝ่ายเท่ากัน

บริษัทได้กำหนดขอบเขต อำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบของกรรมการบริษัทและประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างชัดเจน ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท” และ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร”

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้มีการแต่งตั้งเลขานุการบริษัท ให้มีขอบเขตและความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

1. ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการในข้อกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่างๆ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่คณะกรรมการต้องการทราบและติดตามให้มีการปฏิบัติตามอย่างถูกต้องสม่ำเสมอ รวมถึงการรายงานการเปลี่ยนแปลงในข้อกำหนดกฎหมายที่มีนัยสำคัญแก่คณะกรรมการ

2. จัดประชุมผู้ถือหุ้นและประชุมคณะกรรมการให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และข้อพึงปฏิบัติต่างๆ

3. บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นและการประชุมของคณะกรรมการบริษัท รวมทั้งติดตามให้มีการปฏิบัติตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท

4. จัดทำและเก็บรักษาทะเบียนกรรมการ รายงานประจำปีบริษัท หนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น หนังสือนัดประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นและคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

5. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้ส่วนเสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหารและจัดส่งสำเนาให้แก่ประธานกรรมการและประธานกรรมการตรวจสอบภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่รับรายงาน

6. ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายงานสารสนเทศในส่วนที่รับผิดชอบต่อหน่วยงานที่กำกับบริษัท ตามระเบียบและข้อกำหนดของหน่วยงานทางการ

7. ดูแลกิจกรรมของคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และดำเนินการเรื่องอื่นๆ ตามที่กฎหมายกำหนด หรือตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด

คณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยเพื่อช่วยในการกำกับดูแลกิจการ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ มีจำนวน 3 ท่าน ทำหน้าที่ตรวจสอบและช่วยในการกำกับดูแลการดำเนินกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยสมาชิกทุกท่านมีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน ก.ล.ต และมีขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รายละเอียดได้ระบุไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ

นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยสมาชิกที่เป็นกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน ทำหน้าที่ในการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมสำหรับกรรมการ โดยมีรายละเอียดปรากฏในหัวข้อ “คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน”

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นลายลักษณ์อักษร โดยคณะกรรมการจะได้จัดให้มีการทบทวนนโยบายและการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ ภายหลังจากที่หุ้นสามัญของบริษัทเข้าจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ แล้ว บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะถือปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับต่างๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกาศกำหนด โดยจะเปิดเผยรายงานการกำกับดูแลกิจการไว้ในรายงานประจำปีและแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

จรรยาบรรณธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายการดำเนินธุรกิจ โดยยึดมั่นในมาตรฐานจริยธรรมสูงสุด ได้แก่ การรักษาความลับของบริษัทและบริษัทย่อย การปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ การเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน การดูแลทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อมภายนอก ซึ่งคณะกรรมการตลอดจนผู้บริหารและพนักงานทุกคนให้ความสำคัญและมีหน้าที่ต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยกรรมการและพนักงานใหม่ทุกคนจะได้รับคู่มือจรรยาบรรณธุรกิจ รวมทั้งลงนามรับทราบและยึดถือปฏิบัติตามหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดเผยหลักจริยธรรมธุรกิจฉบับสมบูรณ์ไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” และหัวข้อย่อย “แหล่งข้อมูลผู้ถือหุ้น” และ “การกำกับดูแลกิจการ”

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์บนหลักการที่ว่าการตัดสินใจใดๆ ในการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจจะต้องทำเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เท่านั้น และควรหลีกเลี่ยงการกระทำที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสียกับรายการที่พิจารณาต้องแจ้งให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทราบถึงความสัมพันธ์หรือการมีส่วนได้เสีย ของตนในรายการดังกล่าว และต้องไม่เข้าร่วมการพิจารณาตัดสินใจ รวมถึงไม่มีอำนาจอนุมัติในธุรกรรมนั้นๆ

หากมีรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้นที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป จะต้องนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น พิจารณาอนุมัติ โดยให้คณะกรรมการตรวจสอบพิจารณาความเหมาะสม

อย่างรอบคอบเพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้น (แล้วแต่กรณี) ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของคณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และ/หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง

การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้าน เพื่อให้การปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดลำดับชั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามที่กฎระเบียบที่กำหนดไว้ รวมทั้ง คณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน และบริหารงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบ และทบทวนระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยและรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีนางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ รายละเอียดการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน”

การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย อย่างไรก็ตามเนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้นระบบการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ประกอบด้วยประธานกรรมการบริหารและฝ่ายบริหารจากทุกส่วนงานทำหน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงาน ทั้งความเสี่ยงจากปัจจัยภายในและภายนอกให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ โดยวิธีการประเมินและสอบทาน ผลการประเมินความเสี่ยงจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งทบทวนและเสนอนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงอย่างน้อยปีละครั้ง โดยรายละเอียดการบริหารความเสี่ยงปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การบริหารความเสี่ยง”

รายงานของคณะกรรมการ

คณะกรรมการตรวจสอบจะทำหน้าที่สอบทานรายงานทางการเงินและนำเสนอรายงานทางการเงินต่อคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทุกไตรมาส โดยคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้รับผิดชอบต่องบการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยการจัดทำงบการเงินดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และมีการเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่านได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่าระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยมีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะลดความเสี่ยงทางธุรกิจ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2556 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่างๆ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

การประชุมคณะกรรมการ

ข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กำหนดให้คณะกรรมการต้องมีการประชุมอย่างน้อย 3 เดือนต่อครั้ง และอาจมีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น โดยกำหนดวันประชุมไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปี และอาจมีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น และมีการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่กรรมการเพื่อพิจารณาก่อนการประชุมล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 5 วันทำการก่อนวันประชุม เว้นแต่ในกรณีจำเป็นรีบด่วนเพื่อรักษาสิทธิหรือประโยชน์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งในการประชุมทุกคราวจะมีการกำหนดวาระการประชุมที่ชัดเจน มีเอกสารประกอบการประชุมที่ครบถ้วนเพียงพอ โดยจัดส่งให้กับคณะกรรมการล่วงหน้า เพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กรรมการทุกคนสามารถอภิปรายและแสดงความคิดเห็นได้อย่างเปิดเผย นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะมีการเชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการเพื่อให้รายละเอียดเพิ่มเติมในฐานะที่เกี่ยวข้องโดยตรง

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความมุ่งมั่นให้คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับข้อมูลที่เพียงพอ ครบถ้วน ต่อเนื่อง และทันเวลาก่อนการประชุมทุกครั้ง ทั้งนี้ กรรมการบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถติดต่อเลขานุการบริษัทได้โดยตรงอย่างอิสระ เลขานุการบริษัทมีหน้าที่ให้คำปรึกษาแก่คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบต่างๆ

นอกจากนี้คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารมีการประชุมกันเองตามความเหมาะสม โดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารหรือฝ่ายบริหารเข้าร่วมการประชุม เพื่อเปิดโอกาสให้อภิปรายปัญหาต่างๆ ทั้งที่เกี่ยวกับธุรกิจของบริษัท เรื่องอื่นๆ ที่อยู่ในความสนใจ

ค่าตอบแทน

ในปี 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยยังไม่มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน ดังนั้นคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยจึงได้พิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการ (ในระหว่างที่ยังไม่มีคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน) และนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ โดยค่าตอบแทนของกรรมการจะอยู่ในระดับที่ปฏิบัติในอุตสาหกรรม ประสบการณ์ ภาระหน้าที่ ขอบเขตบทบาทหน้าที่ และอยู่ในระดับที่สามารถเทียบเคียงได้ในอุตสาหกรรมเดียวกัน

อย่างไรก็ตามในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนซึ่งจะเป็นผู้พิจารณากลั่นกรองและเสนอค่าตอบแทนของกรรมการในแต่ละปีเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทและ/หรือผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว รวมทั้งค่าตอบแทนกรรมการเป็นรายบุคคลไว้ในรายงานประจำปี (Annual Report) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัท ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “โครงสร้างค่าตอบแทนกรรมการ”

การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เพื่อให้สามารถทำหน้าที่และกำกับดูแลกิจการของบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพและมีการปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง โดยสนับสนุนให้กรรมการบริษัทและผู้บริหารเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ ทั้งหลักสูตรที่จัดโดยหน่วยงานกำกับดูแลของรัฐหรือองค์กรอิสระ เช่น หลักสูตรกรรมการบริษัทของสถาบันกรรมการบริษัทไทยที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนดให้กรรมการของบริษัทจดทะเบียนต้องผ่านการอบรมอย่างน้อยหนึ่งหลักสูตร ซึ่งได้แก่ Directors Certification Program (DCP) Directors Accreditation Program (DAP) และ Audit Committee Program (ACP) เป็นต้น

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการใหม่บริษัทได้กำหนดแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่กรรมการบริษัท โดยมีเลขานุการบริษัทเป็นผู้ประสานงานในเรื่องต่างๆ ดังนี้

- รวบรวมข้อมูลที่จำเป็นเกี่ยวกับกรรมการเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ
- จัดเตรียมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่ เช่น ข้อบังคับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัท จดทะเบียน สรุปผลการดำเนินงาน สรุปลักษณะและแนวทางการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น
- จัดให้มีการพบปะหารือกับประธานกรรมการ กรรมการ และผู้บริหารเพื่อรับทราบและสอบถามข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ

กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ ปีละ 1 ครั้ง โดยแบ่งเป็นการประเมินผลงานของคณะกรรมการทั้งคณะและการประเมินผลงานเป็นรายบุคคล (ประเมินตนเอง) เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการ และปรับปรุงการปฏิบัติงานของคณะกรรมการให้สอดคล้องกับแนวนโยบายที่กำหนดไว้

โดยการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม 6 หัวข้อดังนี้

1. โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ
2. บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
3. การประชุมคณะกรรมการ
4. การทำหน้าที่ของกรรมการ
5. ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการ
6. การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร

นอกจากนี้คณะกรรมการได้จัดให้มีการประเมินผลงานประจำปีของประธานเจ้าหน้าที่บริหารปีละ 1 ครั้ง โดยมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม ดังนี้

หมวดที่ 1 ความคืบหน้าของแผนงาน โดยระบุเป้าหมายและสถานะของความสำเร็จของแต่ละเป้าหมาย

หมวดที่ 2 การวัดผลการปฏิบัติงาน

- ความเป็นผู้นำ
- การกำหนดกลยุทธ์
- การปฏิบัติตามกลยุทธ์
- การวางแผนและผลปฏิบัติทางการเงิน
- ความสัมพันธ์กับคณะกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับภายนอก
- การบริหารงานและความสัมพันธ์กับบุคลากร
- การสืบทอดตำแหน่ง
- ความรู้ด้านผลิตภัณฑ์และบริการ
- คุณลักษณะส่วนตัว

หมวดที่ 3 การพัฒนาตนเอง

การรายงานการมีส่วนได้เสีย

บริษัทได้กำหนดให้กรรมการ กรรมการบริหาร และผู้บริหารตามคำนิยามของสำนักงาน ก.ล.ต. รายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่เกี่ยวข้อง เมื่อเริ่มดำรงตำแหน่ง หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลต่างๆ และทบทวนข้อมูลต่างๆ เป็นประจำทุกปี

แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการกำหนดให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงของบริษัท ทั้งนี้ เพื่อรักษาความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายว่าการดำเนินงานของบริษัท จะได้รับการสานต่ออย่างทันท่วงที

คณะกรรมการมอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และแผนการสืบทอดตำแหน่ง หากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารว่างลง รวมทั้งจัดให้มีการทบทวนแผนการสืบทอดตำแหน่งเป็นประจำทุกปี และให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารรายงานให้คณะกรรมการเพื่อทราบเป็นประจำถึงแผนการพัฒนาและสืบทอดตำแหน่งงาน

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการผู้บริหารและพนักงานในการนำข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนโดยได้เผยแพร่นโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รับทราบและปฏิบัติตามไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. ให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) รวมทั้งการรายงานการได้มาหรือจำหน่ายหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 246 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 298 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม)

2. ให้กรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะจัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และจัดส่งสำเนารายงานนี้ให้แก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในวันเดียวกับวันที่ส่งรายงานต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

3. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ต้องใช้ความระมัดระวังในการซื้อขายหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในช่วง 1 เดือนก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพ้นสภาพการเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น

4 ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ใช้ข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้นมาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

Shell Aviation

YOU CAN BE SURE OF SHELL AVIATION

WE UNDERSTAND THAT SWIFT, SAFE AND RELIABLE FUEL SUPPLY IS VITAL FOR YOUR OPERATIONS.

- A commitment to **reliable fuel supply** through our strong supply chain, which is based on our own refineries and our trading expertise
- Access to **one of the world's most extensive fuelling networks**
- A relentless focus on **safety** and **operational excellence** gives you swift, safe and reliable fuelling

www.shell.com/aviation

ICBC 工银泰国 (租赁)
บริษัท ลีสซิ่งไอซีบีซี (ไทย) จำกัด

เติบโตเคียงข้างธุรกิจคุณ

Inspire Each Other
Grow Together

ICBC (Thai) Leasing: a member of ICBC, the world's largest bank by market capitalization*
บริษัท ลีสซิ่งไอซีบีซี (ไทย) จำกัด หนึ่งในกลุ่ม ICBC ธนาคารที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศจีน มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาด (Market Capitalization) สูงที่สุดในโลก

- **PROFESSIONAL**
  เชี่ยวชาญด้านสินเชื่อเช่าซื้อและลีสซิ่ง ยานพาหนะและเครื่องจักรอุปกรณ์แก่กลุ่มลูกค้าบุคคลและนิติบุคคล
- **MARKET-ORIENTED**
  มุ่งตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้วยผลิตภัณฑ์และบริการที่ครบวงจร
- **INTERNATIONAL**
  พร้อมด้วยเครือข่าย เทคโนโลยี และระบบการบริหารจัดการ มาตรฐานบริษัทชั้นนำระดับโลก

บริษัท ลีสซิ่งไอซีบีซี (ไทย) จำกัด ได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถือสูงสุดที่ **AAA (tha)** จาก **Fitch Ratings** ณ ตุลาคม 2555

* Bloomberg, as at June 2012

Call Center 0 2626 8100

www.icbcthaileasing.com

ความรับผิดชอบต่อสังคม

ด้วยปณิธานอันดีในการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่เป็นมิตรและใกล้ชิดคนไทยมากที่สุด บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และเป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้เห็นความสำคัญของการเป็นฟันเฟืองหนึ่ง ในการสร้างความสุข รอยยิ้ม และการพึ่งพาอาศัยกัน รวมทั้งช่วยขับเคลื่อนสังคมไทยให้น่าอยู่ยิ่งขึ้น จึงได้จัดทำนโยบายความรับผิดชอบต่อสังคม หรือ Corporate Social Responsibility (CSR) ซึ่งครอบคลุมการดำเนินงานในด้านต่างๆ ดังนี้

1. ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค

เพราะ "ผู้บริโภค" คือหัวใจการให้บริการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นดำเนินกิจการ เพื่อความพึงพอใจของผู้บริโภค โดยนำเสนอผ่านบริการที่มีมาตรฐานสูง โดยเฉพาะในเรื่องความปลอดภัย ฝูงบินทั้งหมดของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เป็นเครื่องบินใหม่ที่รับจากโรงงานแอร์บัส ที่เมืองตูลูส ประเทศฝรั่งเศส จึงเชื่อมั่นได้ถึงมาตรฐานการผลิตที่ยอมรับในระดับสากล

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังพัฒนาระบบซ่อมบำรุงอากาศยานและระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมให้แก่ทุกฝ่ายงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนักบิน ลูกเรือ และพนักงานในทุกภาคส่วน การฝึกอบรมพร้อมรับสถานการณ์ฉุกเฉิน รวมทั้งระบบการตรวจสอบความปลอดภัยที่น่าเชื่อถือ เพื่อให้มั่นใจว่าได้ปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของอุตสาหกรรมการบินอย่างเข้มงวด โดยมีกรมการบินพลเรือนดำเนินการตรวจสอบด้านความปลอดภัยของบริษัทปีละ 2 ครั้ง และหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลจากประเทศอื่นๆ ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยเป็นประจำเช่นกัน

สำหรับการให้บริการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คำนึงถึงประโยชน์ของผู้บริโภคเป็นสำคัญ โดยมุ่งมั่นจะนำเสนอบริการที่ประหยัด น่าเชื่อถือ และเป็นมิตร สิ่งสำคัญที่มุ่งเน้นคือการให้บริการที่ตรงต่อเวลา โดยมีการควบคุมความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ในปี 2556 เที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความตรงต่อเวลาโดยเฉลี่ยถึงร้อยละ 92 ถือเป็นสายการบินราคาประหยัดที่ตรงต่อเวลามากที่สุดจากการจัดอันดับของ FlightStats

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีระบบแจ้งการยกเลิกหรือเลื่อนเที่ยวบินให้ลูกค้าทราบผ่านทางอีเมล ข้อความสั้น (SMS) หรือโทรศัพท์ ลูกค้าที่ไม่สามารถติดต่อผ่านช่องทางเหล่านี้ได้ จะได้รับแจ้งเรื่องดังกล่าวที่เคาน์เตอร์ลงทะเบียนขึ้นเครื่อง ทั้งนี้ ในกรณีที่เกิดภัยพิบัติหรือเหตุการณ์ไม่คาดฝันอันส่งผลให้ไม่สามารถทำการบินได้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการดูแลผู้โดยสารตามมาตรฐานที่เหมาะสม อาทิ การจัดหาที่พัก อาหาร และบริการรถรับส่งมายังสนามบิน เพื่อให้แน่ใจว่าผู้โดยสารจะได้รับบริการที่พึงพอใจและเป็นธรรม

อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังให้ความสำคัญกับสื่อสารอย่างชัดเจนถึงรูปแบบการดำเนินธุรกิจ โดยแจกแจงค่าบริการต่างๆ อย่างชัดเจนในทุกช่องทางจัดจำหน่าย เพื่อให้ผู้บริโภคเข้าใจและสามารถเลือกรับบริการที่ตรงกับความต้องการได้มากที่สุด ทั้งยังเพิ่มโอกาสให้ผู้บริโภคที่ไม่สามารถเข้าถึงการเดินทางทางอากาศเนื่องด้วยข้อจำกัดด้านราคา มีโอกาสใช้บริการจากบัตรโดยสารราคาพิเศษของรายการส่งเสริมการขายต่างๆ ที่มีมาอย่างต่อเนื่อง

2. การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม

"ใส่ใจสิ่งแวดล้อมพร้อมประหยัดพลังงาน"

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินกิจการภายใต้กรอบการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมและลดการใช้ทรัพยากรที่สิ้นเปลืองตั้งแต่การเลือกใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทั้งฝูงบิน ซึ่งเป็นเครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานที่ประหยัดคุ้มค่าและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยตั้งแต่บริษัท แอร์บัส เปิดตัวโครงการ "ชาร์คเล็ท" ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ติดตั้งบริเวณปลายปีกรูปแบบใหม่ที่ออกแบบด้วยหลักอากาศพลศาสตร์และเทคโนโลยีสมัยใหม่ ทำให้การใช้เชื้อเพลิงลดลงอีกร้อยละ 3 เครื่องบินแอร์บัส A320 ลำใหม่ที่เข้าประจำการในฝูงบินของแอร์เอเชียก็ได้ติดตั้งอุปกรณ์ "ชาร์คเล็ท" นี้

นอกจากนี้แล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้สั่งเครื่องบินแอร์บัส A320 นีโอ (A320neo - New Engine Option) ซึ่งเป็นเครื่องบินในตระกูล A320 ที่ได้รับการออกแบบเครื่องยนต์ใหม่พร้อมติดตั้งปลายปีกชาร์คเล็ท ซึ่งทำให้ลดการใช้พลังงานได้ถึงร้อยละ 14 โดย A320 นีโอลำแรกนั้นทางแอร์บัสคาดว่าจะส่งมอบให้กับสายการบินลูกค้าได้ในปี พ.ศ. 2558

ด้านการให้บริการผู้โดยสารสายการบินแอร์เอเชียยังใช้ทรัพยากรอย่างมีคุณค่าให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น ป้ายระบุสัมภาระเช็คอิน (Baggage Identification Tag) ตามปกติแล้วจะมีความยาว 14-21 นิ้ว แต่สายการบินใช้ป้ายที่มีความยาวเพียง 10 นิ้ว ซึ่งเป็นการลดการใช้กระดาษและหมึกพิมพ์

สำหรับบัตรขึ้นเครื่อง (Boarding Pass) สายการบินแอร์เอเชียใช้บัตรขึ้นเครื่องขนาดเล็กพิมพ์ลงบนกระดาษที่ไม่ได้มีกระบวนการตกแต่งหรือพิมพ์ลายที่สิ้นเปลืองทรัพยากร ด้านการบริการบนเที่ยวบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้วางนโยบายและกลยุทธ์เน้นให้ผู้โดยสารทำการสั่งจองอาหารและบริการล่วงหน้า (Pre-Book) ซึ่งนอกจากจะทำให้ผู้โดยสารเลือกรับบริการและอาหารที่หลากหลายได้ด้วยตนเองแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสามารถจัดการนำอาหารและบริการอื่นๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการที่แท้จริงของผู้โดยสารขึ้นไปบนเที่ยวบิน ไม่จำเป็นต้องผลิตอาหารจำนวนมากหรือขนส่งอาหารจำนวนมากบนเที่ยวบิน ทำให้มีทรัพยากรที่เหลือใช้น้อยลงและลดน้ำหนักการบรรทุกของเครื่องบินซึ่งจะช่วยลดการใช้เชื้อเพลิงอีกด้วย

3. การร่วมพัฒนาชุมชนหรือสังคม

"4 มิติเพื่อร่วมพัฒนาชุมชนและสังคมไทย"

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในฐานะผู้ให้บริการคนไทยและเติบโตได้จากแรงสนับสนุนของคนในทุกระดับ ตามแนวคิด "ใคร ใคร...ก็บินได้" การเป็นส่วนหนึ่งเพื่อร่วมพัฒนาชุมชน จึงอยู่ในหัวใจของชาวไทยแอร์เอเชีย โดยมีแนวทางเป็น 4 มิติ เพื่อให้เกิดการพัฒนา โดยใช้ศักยภาพด้านการขนส่งเดินทางและเส้นทางบินที่หลากหลายครอบคลุม เป็นจุดแข็งในการสนับสนุน ทั้งด้านกีฬา ด้านศาสนาและศิลปวัฒนธรรม ด้านการศึกษาและเยาวชน ด้านสุขภาพและคุณภาพชีวิต

มิติที่ 1: ด้านกีฬา

กีฬาถือเป็นภาษาสากลที่ใครๆ ก็สามารถเข้าถึงได้ง่าย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงใช้กีฬาเป็นสื่อในการสร้างความสัมพันธ์ควบคู่การพัฒนาสังคมในหลากหลายกิจกรรม อาทิ

- การสนับสนุนทีมฟุตบอลไทยพรีเมียร์ลีกและดิวิชั่น ด้วยกีฬาฟุตบอลถือเป็นสายเลือดคนไทยซึ่ง 2 ปีที่ผ่านมาเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในระบบลีกการแข่งขันภายในประเทศ และแฟนบอล บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาทีมฟุตบอล โดยสนับสนุนกระจายไปสำหรับทีมทุกภูมิภาคและดิวิชั่น เพื่อให้ฟุตบอลเป็นสื่อกลางเข้าถึงคนในชุมชนมากที่สุด รวมทั้งเกมการแข่งขันระดับนานาชาติ เพื่อพัฒนาศักยภาพนักกีฬาและทีมฟุตบอลไทย

- การสนับสนุนสมาคมกีฬาวอลเลย์บอลแห่งประเทศไทย ในการทำหน้าที่ขนส่งนักกีฬาไทย ทีมผู้ฝึกสอน และเจ้าหน้าที่สมาคมในการแข่งขันต่างๆ อย่างเต็มความสามารถ โดยไม่เหนื่อยล้าจากการเดินทาง โดยปีที่แล้วนักกีฬาสามารถสร้างผลงานได้อย่างดี โดยเฉพาะทีมวอลเลย์บอลหญิงทีมชาติไทย สามารถคว้าแชมป์เอเชียประจำปี 2013 และเป็นตัวอย่างและแรงบันดาลใจให้กับเยาวชน

ทั้งนี้สายการบินได้ประกาศเกียรติคุณความสำเร็จ โดยเพ้นท์ลายเครื่องบินเป็นภาพทีมนักวอลเลย์บอลหญิงภายใต้แนวคิด "World Class, Home Grown" เพื่อสื่อถึงความสามารถของคนไทยในการคว้าชัยการแข่งขันในระดับโลก พร้อมสนับสนุนการเดินทางสำหรับนักกีฬาและผู้ฝึกสอนทุกคน สามารถบินฟรีกับบริษัทได้ตลอดปี โดยหวังให้เป็นตัวอย่างที่ดีแก่เยาวชนต่อไป

- นอกจากนั้นเพื่อให้กีฬาสามารถเข้าถึงคนหลากหลายกลุ่มได้มากขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสนับสนุนประเภทกีฬาอื่นๆ โดยเฉพาะในระดับเยาวชนที่พร้อมจะเติบโตไปเป็นกำลังสำคัญและสร้างแรงบันดาลใจในอนาคต อาทิ สนับสนุน "น้องแต้ว" ด.ญ. ทรรศพร นาคหล่อ สะสมประสบการณ์แข่งขันเทนนิสเยาวชนหญิง และสามารถสร้างผลงานคว้าอันดับ 5 ของโลกในการแข่งขัน Tennis Junior Orange Bowl 2013 under 12 girl ฝ่าฟันจากนักเทนนิสเยาวชนทั่วโลก 256 คนในรุ่น 12 ปี การสนับสนุนการแข่งขันวอลเลย์บอลยุวชน "แอร์เอเชีย" รุ่นอายุไม่เกิน 14 ปี ชิงชนะเลิศแห่งประเทศไทย ที่จัดการแข่งขันทั่วประเทศไทย เฟ้นหาดาวรุ่งเพื่อเข้าสู่ทีมชาติต่อไป เป็นต้น

มิติที่ 2: ด้านศาสนาและศิลปวัฒนธรรม

- การสนับสนุนการเดินทางตลอดทั้งปีสำหรับศิลปินแห่งชาติ ซึ่งเป็นต้นแบบทางวัฒนธรรมอันทรงคุณค่า เพื่อปฏิบัติภารกิจสำคัญในการเผยแพร่วัฒนธรรมให้กับบุคคลทั่วไปทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

- ร่วมสืบสานวรรณกรรม ศิลป์กวี ศรีแผ่นดิน กับ "รางวัลสุนทรภู่" พร้อมลัดฟ้าพาเยาวชนไทยสัมผัสประสบการณ์ใหม่ถึงต่างประเทศ กับกิจกรรม "ยุวกวี ตามรอยเขียนแผ่นดินสุวรรณภูมิ-เวียดนาม" โดยอาจารย์เนาวรัตน์ พงษ์ไพบูลย์

- กิจกรรมมหากุศล "บวชพุทธสาวิกาสองแผ่นดิน" โดยแม่ชีศันย์สนีย์ เสถียรสุต ผู้ชี้ธรรมคำสั่งสอนแห่งเสถียรธรรมสถาน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมเป็นสะพานบุญการเดินทางของพุทธสาวิกาเดินทางเรียนรู้ชีวิตและศึกษาธรรมคำสั่งสอน ณ พุทธคยา ประเทศอินเดีย

- การจัดเที่ยวบินเหมาลำสนับสนุนในโครงการบูรณะปฏิสังขรณ์สถานที่ประสูติของพระพุทธเจ้า ณ ลุมพินีสถาน และโครงการประดิษฐานพระพุทธเจ้าน้อยพระโพธิสัตว์สิทธัตถะราชกุมาร ณ ประเทศเนปาล

มิติที่ 3: ด้านการศึกษาและเยาวชน

ด้วยเยาวชนเป็นต้นกล้าสำคัญในการเติบโตและสร้างคุณประโยชน์และความดีให้กับสังคม บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงจัดกิจกรรมต่างๆ โดยให้ความสำคัญกับเยาวชนและการเรียนรู้ในรูปแบบที่แตกต่างออกไป อาทิ

- ร่วมสนับสนุนศูนย์การเรียนรู้สำหรับเยาวชน "คิดส์ซาเนีย กรุงเทพ" โดยจัดแสดงเครื่องบินเท่าขนาดจริง จำลองห้องปฏิบัติการบิน ห้องโดยสาร เพื่อให้เยาวชนเรียนรู้อาชีพนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินอย่างเต็มที่ ทั้งนี้ยังเปิดโอกาสสำหรับเยาวชนในจังหวัดต่างๆ โดยลัดฟ้าพาเยี่ยมชมศึกษาอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี

- สร้างโอกาสการเรียนรู้ใหม่ๆ ให้กับเยาวชนในภูมิภาคต่างๆ โดยใช้เส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นสะพานเชื่อมความสุข เช่น การพาเยาวชนภาคใต้ขึ้นดอยดูดาวที่จังหวัดเชียงใหม่ กิจกรรมพาเยาวชนชาวเขาขึ้นเครื่องบินและเที่ยวทะเลเป็นครั้งแรก เป็นต้น

- สนับสนุนเยาวชนไทยเตรียมพร้อมสู่ประชาคมอาเซียนกับโครงการประชุมผู้นำเยาวชนอาเซียนแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (CU ASEAN Student Forum)

มิติที่ 4: ด้านสุขภาพและคุณภาพชีวิต

เพราะทุกชีวิตมีคุณค่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงพร้อมเป็นผู้เชื่อมโยงด้านสุขภาพและคุณภาพชีวิตให้กับคนในทุกชนชาติ เพื่อให้สามารถเข้าถึงระบบการพยาบาลที่ได้มาตรฐาน ตัวอย่างกิจกรรม อาทิ

- โครงการผ่าตัดโรคหัวใจรั่วที่โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์ แก่เด็กและทารกจากเมียนมาร์ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พาเด็กและครอบครัวเดินทางกับสายการบิน เพื่อเข้ามาเตรียมความพร้อมและผ่าตัดช่วยชีวิต โดยไม่มีค่าใช้จ่ายใดๆ

- โครงการแพทย์อาสา ผ่าตัดดวงตาและรักษาโรค ณ ท่าขี้เหล็กและเชียงตุง โดยจัดทีมพนักงานร่วมเดินทางและเป็นผู้ช่วยในการรักษาสำหรับคณะแพทย์พยาบาล

4. การมีนวัตกรรมและเผยแพร่นวัตกรรม

สร้างสรรค์นวัตกรรมอำนวยความสะดวก

สายการบินแอร์เอเชีย มีนวัตกรรมต่างๆ เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและส่งเสริมประสิทธิภาพในการปฏิบัติการของสายการบิน อาทิ

- การเช็คอินด้วยตนเอง-ผู้โดยสารไม่จำเป็นต้องเช็คอินหรือตรวจบัตรโดยสารเพื่อรับบัตรที่นั่งผ่านเคาน์เตอร์เช็คอินที่ท่าอากาศยาน แต่สามารถเลือกใช้บริการเช็คอินด้วยตนเองผ่านทางเว็บไซต์ โทรศัพท์เคลื่อนที่ หรือตู้เช็คอินด้วยตนเอง (Check-in Kiosk) ซึ่งสะดวกรวดเร็ว

- การสั่งจองอาหารและบริการเสริมพิเศษล่วงหน้า ไม่เพียงแต่การซื้ออาหารที่จำหน่ายบนเที่ยวบิน แต่สายการบินยังมีเมนูอาหารที่หลากหลายมากกว่า 10 รายการ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเลือกได้ล่วงหน้าตั้งแต่ขั้นตอนการสำรองที่นั่งหรือล่วงหน้าก่อนการเดินทาง แตกต่างจากบริการอาหารบนเที่ยวบินทั่วไปที่อาจมีให้เลือกแค่ 2-3 รายการ นอกจากนั้นแล้วผู้โดยสารยังสามารถเลือกบริการพิเศษต่างๆ ได้ล่วงหน้า เช่น น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระ การเลือกที่นั่งที่ต้องการ ตั๋วรถรับส่งจากสนามบินเข้าเมือง ซิมโทรศัพท์เคลื่อนที่ เป็นต้น

- บริการเที่ยวบินต่อรถและเรือ (Island Transfer - City Transfer) การเดินทางด้วยสายการบินไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแค่สนามบินปลายทางที่สายการบินมีเที่ยวบินอีกต่อไป แต่ผู้โดยสารยังสามารถซื้อบัตรโดยสารครั้งเดียวจากต้นทางเพื่อเดินทางไปยังเกาะต่างๆ หรือเมืองต่างๆ นอกเหนือจากจุดบินของสายการบิน โดยสามารถซื้อบัตรโดยสารเครื่องบินและบริการรถหรือเรือรับส่งไปยังจุดหมายปลายทางได้ในครั้งเดียว และสามารถขึ้นรถจากสนามบินปลายทางใกล้เคียงไปยังจุดหมายได้โดยสะดวก เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-สมุย เป็นบริการเที่ยวบินดอนเมือง-สุราษฎร์ธานี ต่อด้วยรถรับส่งไปยังท่าเรือดอนสักและเรือซีทรานไปยังท่าเรือหน้าทอนเกาะสมุย ในครั้งเดียว หรือเส้นทางกรุงเทพฯ-ปาย เป็นบริการเที่ยวบินดอนเมือง-เชียงใหม่ ต่อด้วยรถตู้สู่ปาย

- บริการต่อเที่ยวบิน Fly Thru บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดบริการสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการต่อเที่ยวบินที่ท่าอากาศยานดอนเมือง จากเดิมที่ต้องซื้อบัตรโดยสารแบบจุดต่อจุด และต้องมีการรับกระเป๋าและเช็คอินใหม่ในระหว่างต่อเที่ยวบิน โดยด้วยบริการ Fly Thru ผู้โดยสารสามารถเลือกซื้อบัตรโดยสารจากต้นทางไปยังปลายทาง สองเที่ยวบินผ่านการต่อเที่ยวบินที่ดอนเมืองได้ในคราวเดียว และเมื่อเช็คอินก็สามารถรับบัตรที่นั่งทั้งสองเที่ยวบินและฝากสัมภาระครั้งเดียวเพื่อไปรับที่ปลายทางได้โดยสะดวก ทำให้การเดินทางเป็นเรื่องง่ายขึ้นสำหรับทุกคน

5. ความรับผิดชอบต่อพนักงาน

นโยบายการจ้างงาน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงรับพนักงานเพิ่มอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการเติบโตและการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารและเปิดเส้นทางใหม่ รวมถึงการเพิ่มความถี่ในเส้นทางเดิมที่ให้บริการอยู่แล้ว

- การสรรหาคัดเลือกพนักงานโดยระบบความเสมอภาคและเป็นธรรม มีกระบวนการทดสอบข้อเขียน การสัมภาษณ์ โดยคณะกรรมการผู้มีประสบการณ์ความรู้ ความสามารถ อย่างโปร่งใส

- ให้ความสำคัญกับการดูแลพนักงานเสมือนสมาชิกในครอบครัวเดียวกัน พนักงานจะได้รับการดูแลเรื่องค่าตอบแทนสิทธิประโยชน์และสวัสดิการอย่างเหมาะสม ภายใต้บรรยากาศการทำงานที่อบอุ่น แบ่งปันประสบการณ์ การช่วยเหลือเกื้อกูลกันระหว่างรุ่นพี่ รุ่นน้อง ส่งเสริมระบบพี่เลี้ยงสอนงาน เพื่อให้พนักงานมีความสุขในการทำงาน

การบริหารสวัสดิการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดให้มีสวัสดิการและสิทธิประโยชน์แก่พนักงาน โดยมีนโยบายการจัดสวัสดิการให้ตรงกับความต้องการและเป็นประโยชน์แก่พนักงานมากที่สุด สวัสดิการที่สำคัญ ได้แก่

- การตรวจสุขภาพประจำปี
- ประกันชีวิตกลุ่ม
- ประกันสุขภาพกลุ่ม
- กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ช่วยสมทบเพิ่มตามอายุการเป็นสมาชิกกองทุนสูงสุดร้อยละ 10
- สหกรณ์ออมทรัพย์ไทยแอร์เอเชีย
- ตั๋วเครื่องบินเดินทางฟรีกรณีพนักงานสมรส
- ตั๋วเครื่องบินเดินทางฟรีจำนวน 6 ใบ ต่อปี
- ตั๋วเครื่องบินส่วนลด 90% จำนวนไม่จำกัดต่อปี
- เงินช่วยเหลือกรณีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวเสียชีวิต ได้แก่ บิดามารดา คู่สมรส และบุตร
- เงินช่วยเหลือกรณีพนักงานคลอดบุตร
- ชุดเครื่องแบบสำหรับพนักงาน

การบริหารค่าจ้างและผลตอบแทน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินนโยบายการบริหารค่าตอบแทนที่ยึดหลักเป็นธรรม เหมาะสม สอดคล้องตามความรู้ความสามารถเหมาะสมตามผลการปฏิบัติการที่ผ่านกระบวนการประเมินผลการปฏิบัติงาน ตามความเหมาะสมของตำแหน่งงาน โดยมีการสำรวจค่าตอบแทนกับตลาดแรงงานภายนอกและบริษัทชั้นนำ เพื่อปรับปรุงให้เหมาะสม สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกันและเพื่อดึงดูดผู้มีความรู้ความสามารถใหม่ๆ เข้ามาร่วมงาน

กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดกิจกรรมส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับพนักงานและพนักงานกับองค์กรอย่างต่อเนื่อง โดยเปิดโอกาสให้พนักงานได้การแสดงความคิดเห็นและร่วมกิจกรรมต่างๆ หลากหลายรูปแบบ เพื่อสร้างให้เกิดเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน เกิดความสุขในการทำงานร่วมกันในองค์กร

- กิจกรรมงานเลี้ยงฉลองปีใหม่ Staff Party กิจกรรมที่จัดขึ้นเพื่อพนักงานได้พบปะสังสรรค์ สร้างเป็นความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับพนักงานและพนักงานกับองค์กรมากขึ้น โดยรูปแบบกิจกรรมจะแตกต่างกันไป

- กิจกรรมงานกีฬาสี จัดขึ้นเพื่อให้พนักงานได้ร่วมแข่งขันกีฬาและเป็นกองเชียร์เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีและสร้างความสามัคคี รู้จักแพ้ชนะ และการให้อภัย

- กิจกรรมร่วมทำบุญ บริจาคเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยในประเทศและต่างประเทศ

- กิจกรรมวันครบรอบวันเกิดบริษัท จัดให้ผู้บริหารและพนักงานได้ร่วมทำบุญตักบาตรแด่พระภิกษุสงฆ์ และเลี้ยงอาหารกลางวันพนักงาน

การพัฒนาบุคลากร

ด้วยเจตนารมณ์ที่ต้องการสร้างบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ และมีคุณภาพชีวิตที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีนโยบายในการพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพและเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนและสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กรอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายเพื่อผลักดันและให้โอกาสในการพัฒนาตนเองและใช้ศักยภาพที่มีให้เกิดประโยชน์สูงสุดพร้อมทั้งสร้างบรรยากาศของการทำงานเชิงรุก เน้นฝึกฝนทักษะพัฒนาความรู้ความสามารถของตนเอง เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายที่เกิดขึ้นในการแข่งขันทางธุรกิจซึ่งมีมากขึ้น

ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจัดการฝึกอบรมตามความจำเป็นของแต่ละส่วนงาน ดังรายการต่อไปนี้

หลักสูตรสำหรับวิศวกร

- Maintenance Familiarization
- AMOS Training
- Basic Digital Avionics
- Basic Gas Turbine
- Basic Airframe
- Basic Electronic

หลักสูตรสำหรับลูกเรือ

- Duty Free/ Handheld Device
- Thai Announcement
- Airline Business
- Civil Aviation Regulations
- Flight Attendant Procedure

หลักสูตรสำหรับพนักงานต้อนรับภาคพื้น

- Customer Service Excellence
- Central Baggage Tracking Office
- Sky Speed
- Duties & Checks
- Disability Equality Training

หลักสูตรสำหรับนักบิน

- Meteorological
- Weight & Balance Procedures
- Flight Operation, Report, Form, Merlot
- Pilot Transit Check
- Auto Flight
- Aircraft System Examination

หลักสูตรสำหรับพนักงานกองลานจอด

- Ramp Ground Handling
- Aircraft Pushback
- Initial Airside Safety and ERP Plan

การส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎระเบียบและจรรยาบรรณทางธุรกิจ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งส่งเสริมให้พนักงานทุกคนมีความเข้าใจหลักการและนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับจรรยาบรรณทางธุรกิจและการปฏิบัติตามกฎระเบียบ รวมทั้งแนวทางปฏิบัติตนที่ถูกต้อง วิธีจัดการและรายงานที่พบหรือสงสัยว่ามีเหตุการณ์ซึ่งอาจนำไปสู่การกระทำผิดกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยก่อให้เกิดข้อกังขาในความซื่อสัตย์สุจริตของพนักงานเองหรือของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำหลักสูตรการอบรมที่เกี่ยวข้อง อาทิ หลักสูตรเกี่ยวกับข้อพึงปฏิบัติของพนักงาน หลักสูตรเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริต หลักสูตรการป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน และการให้/รับสินบน โดยหลักสูตรดังกล่าวเป็นหลักสูตรภาคบังคับที่พนักงานทุกคนทุกระดับชั้นจะต้องเข้าร่วมการอบรมและผ่านการทดสอบอยู่เสมอ รวมถึงพนักงานใหม่ที่ต้องเข้าร่วมอบรมและผ่านการทดสอบทุกหลักสูตรภายในระยะเวลาทดลองงาน และจะไม่ได้รับบรรจุเป็นพนักงานประจำหากไม่ผ่านการอบรมและทดสอบในหลักสูตรดังต่อไปนี้

- หลักสูตรข้อพึงปฏิบัติของพนักงาน (Code of Conduct Training) เพื่อให้พนักงานทุกคนเข้าใจในหลักการและมาตรฐานขั้นต่ำที่พนักงานทุกคนจะต้องถือปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดความกังขาในความซื่อสัตย์สุจริตของพนักงานและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

- หลักสูตรการป้องกันการทุจริต (Fraud Awareness Training) เพื่อให้พนักงานเรียนรู้วิธีการป้องกันและการแจ้งเหตุหรือพฤติกรรมที่ส่อไปทางทุจริตให้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

- หลักสูตรการป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน และการให้/รับสินบน (Anti-Corruption & Bribery Policy) เพื่อพนักงานเข้าใจถึงปัญหาและผลกระทบจากการทุจริตคอร์รัปชัน การให้และการรับสินบน ตลอดจนเรียนรู้วิธีการป้องกันแล้วการแจ้งเหตุหรือพฤติกรรมที่ส่อไปทางคอร์รัปชัน การให้/รับสินบนผ่านช่องทางต่างๆ ให้กับบริษัท อีกด้วย

ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

ในปี 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัย ภายใต้ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) ซึ่งมีสำนักงานนิรภัย คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของนักบิน คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของลูกเรือ และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทำหน้าที่ประสานงานโครงการต่างๆ ซึ่งรายงานตรงต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เพื่อเน้นให้องค์กรมีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอย่างยั่งยืน

ในปีที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการสนับสนุนและส่งเสริมงานด้านความปลอดภัย ในรูปแบบต่างๆ อาทิ

- การจัดทำโครงการ Safety Always 2013 ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยทั่วทั้งองค์กร ประกอบด้วย

- กิจกรรมการสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (Behavior Based Safety) โดยการจูงใจในเชิงบวก (Positive Approach) โดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยร่วมกับหัวหน้างานทำการสังเกตพฤติกรรมการทำงานของพนักงาน เมื่อพบพฤติกรรมที่ปลอดภัยพนักงานจะได้รับการชมเชย และหากพบความเสี่ยงจะมีการแจ้งให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว พร้อมทั้งติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย “Safety Culture” ที่ยั่งยืน โดยในช่วงเริ่มกิจกรรม (เดือนมกราคม 2556) พฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานคิดเป็นร้อยละ 83.19 และเมื่อสิ้นสุดโครงการในเดือนธันวาคม 2556 พฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานเพิ่มเป็นร้อยละ 97.58

- โครงการคัดเลือกพนักงานดีเด่นด้านความปลอดภัย (Safety Icons) เป็นโครงการที่คัดเลือกพนักงานที่ปฏิบัติงานดีเด่นด้านความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อให้เป็นตัวอย่างที่ดีแก่พนักงานท่านอื่น

- กิจกรรมการรายงานอันตราย (Hazard Reporter) ซึ่งเน้นการมีส่วนร่วมของพนักงานในการค้นหาอันตราย หรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย และดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอันตรายที่ได้รับรายงานจากพนักงาน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติการณ์เชิงรุก โดยในปี 2556 ที่ผ่านมาพนักงานได้รายงานอันตรายทั้งหมด 25 เรื่อง

- กิจกรรมการฝึกทำนายอันตรายล่วงหน้า (Kiken Yoshi Training = KYT) มุ่งเน้นให้พนักงานแต่ละคนสามารถวิเคราะห์หรือคาดการณ์อันตรายที่แอบแฝงในการปฏิบัติงาน แล้วหาทางป้องกันอันตรายดังกล่าวได้อย่างถูกต้องเหมาะสม

- การจัดทำและทบทวนแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินสำหรับแต่ละสถานี จำนวน 24 สถานี ทั้งสถานีภายในประเทศและสถานีต่างประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินให้เกิดความเหมาะสมกับแต่ละสถานี

- การฝึกซ้อมรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน แบบจำลองสถานการณ์บนโต๊ะ (ERP Table Top Exercise) ทุกสถานี ทั้งสถานีภายในประเทศและสถานีต่างประเทศ รวมทั้งหมด 24 สถานี เพื่อเป็นการเตรียมพร้อมรับมือและทบทวนหน้าที่รับผิดชอบของพนักงานทุกคน เมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน

- การฝึกซ้อมรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน แบบบางส่วนร่วมกับสนามบินดอนเมือง (DMK-EMEX13) เป็นการฝึกซ้อมเพื่อรับมือสถานการณ์จริง และยกระดับการติดต่อ สื่อสาร ประสานงานระหว่างทีมตอบโต้เหตุฉุกเฉินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของสนามบินดอนเมือง

- การฝึกอบรมทีมผู้ช่วยเหลือพิเศษ (Special Assistance Team) เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารและญาติผู้โดยสาร กรณีเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน ทั้งการช่วยเหลือทางด้านกายภาพและการช่วยเหลือด้านจิตใจ

- การฝึกอบรมหลักสูตร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหาร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิค และเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน ให้กับพนักงานอย่างต่อเนื่อง

- การฝึกอบรมหลักสูตร Crew Resource Management สำหรับนักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี

- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Emergency Procedure สำหรับนักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี

- การฝึกอบรมดับเพลิงขั้นต้นสำหรับพนักงานภาคพื้น

- การฝึกอบรมปฐมพยาบาลเบื้องต้นและเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บเพื่อลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บไม่ถูกวิธี

- การตรวจวัดสภาพแวดล้อมในการทำงาน อาทิ การตรวจวัดระดับเสียงสะสมที่พนักงานได้รับและการตรวจวัดระดับแสงสว่างในพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการเฝ้าระวังสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของพนักงาน

6. นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจโดยให้ความสำคัญและส่งเสริมการคุ้มครองสิทธิมนุษยชนในทุกๆ ด้าน โดยจะไม่กระทำการใดที่เป็นการละเมิดหรือมีส่วนร่วมในการละเมิดสิทธิมนุษยชนที่กระทำโดยบุคคลอื่น และจะปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับเรื่องสิทธิมนุษยชน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความเคารพต่อสิทธิของพนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย โดยจะไม่เลือกปฏิบัติต่อบุคคลใดๆ ด้วยเรื่องความแตกต่างของเชื้อชาติ สีผิว ศาสนา เพศ สัญชาติ อายุ ความทุพพลภาพ หรือสถานภาพอื่นใดที่ถือว่าเป็นสิทธิมนุษยชน โดยจะนำวิธีปฏิบัติด้านการให้ความเคารพในสิทธิมนุษยชนที่สมเหตุผลและครอบคลุมมาประยุกต์ใช้กับการดำเนินงานทั้งหมด

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการศึกษาและติดตามการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมของกฎเกณฑ์และกฎหมายใดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชนอย่างสม่ำเสมอเพื่อส่งเสริมนโยบายด้านสิทธิมนุษยชนของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

> **บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญในการดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรมและโปร่งใส จึงได้กำหนดหลักปฏิบัติสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันการทุจริตคอร์รัปชั่น**

นอกจากนี้ยังมีการให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องสิทธิมนุษยชนแก่กรรมการ ผู้บริหาร ตลอดจนพนักงานทั้งด้านนโยบายและด้านปฏิบัติการ รวมทั้งให้พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายให้ความร่วมมือตรวจสอบและรายงานหากมีการพบเห็นการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนได้ผ่านกระบวนการร้องเรียนของบริษัท

การปฏิบัติต่อพนักงาน

- ดำเนินการสรรหาบุคลากรด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาค เปิดโอกาสให้ทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันในการสมัครและสอบเป็นพนักงานภายใต้กรอบของกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง โดยไม่มีการแบ่งแยกในเรื่องเพศ รวมถึงผู้มีความบกพร่องทางร่างกายที่พิจารณาแล้วเห็นว่าสามารถทำงานได้

- ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความยุติธรรมและซื่อสัตย์ โดยพนักงานทั้งหมดถูกตกลงจ้างงานภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขการจ้างงานที่สอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ หรือธรรมเนียมปฏิบัติ ไม่มีการจ้างแรงงานเด็กที่ผิดกฎหมาย แรงงานที่ถูกบังคับ หรือการใช้แรงงานเกินมาตรฐานการจ้างงาน

- ปราศจากการล่วงละเมิดสิทธิในทุกประเภท และไม่ยินยอมให้มีการเลือกปฏิบัติ และจะดำเนินการเพื่อรับรองโอกาสที่เท่าเทียมกันสำหรับพนักงานทุกคน

- มีนโยบายดำเนินงานเพื่อรับประกันว่าพนักงานจะมีสิทธิในด้านความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดจนมีสิทธิที่จะมีสถานที่ทำงานที่สะอาด ปลอดภัย และถูกสุขลักษณะ

- ไม่ใช้หรือยอมรับการลงโทษทางร่างกาย การบังคับข่มเหงทางร่างกายและจิตใจ หรือการละเมิดทางวาจา

การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอื่น

- เคารพในสิทธิทางกฎหมาย วัฒนธรรม และธรรมเนียมปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ทั้งลูกค้า คู่ค้า ผู้รับจ้าง รวมทั้งชุมชนที่อยู่รอบสถานประกอบการ และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียดังกล่าวอย่างเท่าเทียม รวมทั้งสนับสนุนให้ผู้มีส่วนได้เสียปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตามมาตรฐานสากล

7. นโยบายและแนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจและส่งเสริมให้บุคลากรปฏิบัติหน้าที่ภายใต้กฎหมายหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวกับสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ความลับทางการค้า และทรัพย์สินทางปัญญาด้านอื่นที่กฎหมายกำหนด อาทิ การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้อง โดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ทุกชนิดจะต้องผ่านการตรวจสอบและลงโปรแกรมโดยฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศเท่านั้น การส่งเสริมให้พนักงานตรวจสอบผลงานหรือข้อมูลที่ใช้ในการปฏิบัติงานว่าไม่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น เป็นต้น

8. นโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญในการดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรมและโปร่งใส จึงได้กำหนดหลักปฏิบัติสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันการทุจริตคอร์รัปชัน และเพื่อให้การตัดสินใจและการดำเนินการทางธุรกิจที่อาจมีความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันได้รับการพิจารณาและปฏิบัติอย่างรอบคอบ โดยมีรายละเอียดดังนี้

คอร์รัปชัน (Corruption) หมายถึง การติดสินบนไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบใดๆ โดยการเสนอให้ สัญญา มอบให้ ให้คำมั่น เรียกร้อง หรือรับซึ่งเงิน ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดซึ่งไม่เหมาะสมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หน่วยงานของเอกชน หรือผู้มีหน้าที่ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม เพื่อให้บุคคลดังกล่าวกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่อันเป็นการให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งธุรกิจ หรือแนะนำธุรกิจให้กับบริษัทโดยเฉพาะ หรือเพื่อให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์อื่นใดที่ไม่เหมาะสมทางธุรกิจ เว้นแต่เป็นกรณีที่กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับขนบธรรมเนียมประเพณีของท้องถิ่น หรือจารีตทางการค้า ให้กระทำได้

นโยบายภาพรวม

ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินการหรือยอมรับการทุจริตคอร์รัปชันในทุกรูปแบบทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และให้มีการสอบทานการปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนทบทวนการกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงแนวทางการปฏิบัติ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดของกฎหมาย

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

1. คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่และรับผิดชอบในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลให้มีระบบที่สนับสนุนการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่าฝ่ายบริหารได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

2. คณะกรรมการตรวจสอบ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการสอบทานระบบรายงานทางการเงิน ระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเพื่อให้ความมั่นใจว่าระบบดังกล่าวมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดโอกาสการทุจริตที่มีผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและการดำเนินการของบริษัทน้อยที่สุดและมีความเหมาะสมเพียงพอ มีความน่าเชื่อถือ และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนรับเรื่องแจ้งเบาะแสการทุจริตคอร์รัปชันที่คนในองค์กรมีส่วนเกี่ยวข้องและตรวจสอบข้อเท็จจริง รวมถึงเสนอเรื่องให้คณะกรรมการบริษัทร่วมกันพิจารณาบทลงโทษ

3. ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหาร มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดให้มีระบบและให้การส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อสื่อสาร

ไปยังพนักงานและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายนำไปใช้ปฏิบัติ รวมทั้งทบทวนความเหมาะสมของระบบและมาตรการต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับและข้อกำหนดของกฎหมาย

4. หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามแผนการตรวจสอบภายในที่กำหนดไว้ และเสนอรายงานการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการทุจริตที่เกิดจากการตรวจสอบการควบคุมภายในให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบ รวมถึงการปฏิบัติงานตามที่คณะกรรมการตรวจสอบได้มอบหมายในเรื่องการตรวจสอบทุจริตคอร์รัปชัน

แนวทางการปฏิบัติ

1. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันและจรรยาบรรณธุรกิจ โดยต้องไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องทุจริตคอร์รัปชัน ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม

2. เมื่อพนักงานพบเห็นการกระทำที่เข้าข่ายทุจริตคอร์รัปชันที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหน้าที่ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่รับผิดชอบทราบ และให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริงต่างๆ หากมีข้อสงสัยหรือข้อซักถามให้ปรึกษากับผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่กำหนดให้ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการติดตามการปฏิบัติตามจรรยาบรรณธุรกิจ ผ่านช่องทางต่างๆ ที่กำหนดไว้

3. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความเป็นธรรมและคุ้มครองพนักงาน หรือผู้แจ้งเบาะแสในเรื่องทุจริตคอร์รัปชัน ตามที่กำหนดไว้ใน Whistleblowing Policy

4. ผู้ที่กระทำการทุจริตคอร์รัปชันถือเป็นการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาทางวินัยตามระเบียบที่กำหนดไว้ นอกจากนี้อาจได้รับโทษตามกฎหมาย หากการกระทำนั้นเข้าข่ายผิดกฎหมาย

5. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เผยแพร่ ให้ความรู้ และทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้เสียอื่นที่ปฏิบัติหน้าที่หรือดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้อง หรืออาจส่งผลกระทบต่อบริษัทและบริษัทย่อย ในเรื่องที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันนี้

6. การดำเนินการใดๆ ตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้ใช้แนวปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในจรรยาบรรณธุรกิจ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี นโยบายและแนวปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ รวมทั้งระเบียบและคู่มือปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนแนวทางปฏิบัติอื่นใดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจกำหนดขึ้นต่อไป อย่างไรก็ตามเพื่อความชัดเจนในการดำเนินการในเรื่องที่มีความเสี่ยงสูงการเกิดทุจริตคอร์รัปชัน กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับต้องปฏิบัติด้วยความระมัดระวังในเรื่องดังต่อไปนี้

การรับเงินหรือผลประโยชน์ตอบแทน

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ต้องไม่รับเงินหรือประโยชน์ตอบแทนใดๆ เป็นการส่วนตัวจากลูกค้า คู่ค้า หรือจากบุคคลใดอันเนื่องจากการทำงานในนาม บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องไม่ให้กู้หรือกู้ยืมเงินหรือเรี่ยไรเงิน สิ่งของจากลูกค้าหรือผู้ทำธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่เป็นการกู้ยืมเงินจากธนาคารหรือสถาบันการเงินในฐานะของลูกค้าของธนาคารหรือสถาบันการเงินดังกล่าว

การรับของขวัญและการรับเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน พึงหลีกเลี่ยงการรับของขวัญทั้งที่เป็นตัวเงินและมิใช่ตัวเงินจากคู่ค้าหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่ในเทศกาลหรือประเพณีนิยม แต่ต้องมีมูลค่าไม่เกิน 5,000 บาท ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นต้องรับของขวัญหรือทรัพย์สินอื่นใดในมูลค่าที่สูงกว่า 5,000 บาท ให้รายงานผู้บังคับบัญชาเพื่อดำเนินการตามความเหมาะสม

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน สามารถรับการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจได้ เพื่อประโยชน์ในธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย และพึงหลีกเลี่ยงการรับการเลี้ยงรับรองในลักษณะที่เกินกว่าเหตุความสัมพันธ์ปกติจากบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับบริษัทและบริษัทย่อย หรือจะเป็นคู่ค้าในอนาคต

การเสนอเงิน สิ่งจูงใจหรือรางวัล

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีนโยบายเสนอเงิน สิ่งจูงใจของกำนัล สิทธิประโยชน์พิเศษ ในรูปแบบใดๆ แก่ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานภายนอก หรือบุคคลใดๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งธุรกิจ ยกเว้นการให้การเลี้ยงรับรองทางธุรกิจตามประเพณีนิยม ส่วนลดการค้า และโครงการส่งเสริมการขายของบริษัท

เงินบริจาคเพื่อการกุศลหรือเงินสนับสนุน

- การให้หรือรับเงินบริจาค หรือเงินสนับสนุนต้องเป็นไปอย่างโปร่งใสและถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นไปตามขั้นตอนตามที่ได้กำหนดไว้ โดยมีการสอบทาน การอนุมัติรายการจากผู้มีอำนาจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมทั้งมีการติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าเงินบริจาคหรือเงินสนับสนุน นำไปใช้ตามวัตถุประสงค์และไม่ถูกนำไปเป็นข้ออ้างในการติดสินบน

การประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน

- ทีมงานประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันซึ่งประกอบด้วยหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน และผู้จัดการฝ่ายบัญชี ร่วมทำการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันและมีการจัดทำเป็นรายงานนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี โดยได้นำเครื่องมือการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันตามแนวทางของสมาคมผู้ตรวจสอบการทุจริต มาปรับใช้ในการประเมินสภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน และการทุจริตประเภทต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายในบริษัท ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้จากการประเมินจะนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการวางแนวทางการตรวจสอบภายใน ตลอดจนแนวทางการป้องกันการทุจริตในการปฏิบัติงาน โดยการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี

การเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

เพื่อให้ทุกคนในองค์กรได้รับทราบนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการดังต่อไปนี้

1. เผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน ผ่านช่องทางการสื่อสารของบริษัท เช่น เว็บไซต์ แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (56-1) และรายงานประจำปี (56-2)
2. จัดให้มีการอบรมนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้แก่พนักงานใหม่
3. ทบทวนนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างสม่ำเสมอทุกปี

การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้าน เพื่อให้การปฏิบัติงานของบริษัทเป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของบริษัท กำหนดลำดับชั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหารและพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปอย่างถูกต้อง รัดกุม และเป็นไปตามที่ระเบียบกำหนดไว้ รวมทั้งคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานและบริหารงานของบริษัท เพื่อให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน ที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในซึ่งจะต้องรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้ทำหน้าที่ตรวจสอบ และทบทวนระบบการควบคุมภายในของบริษัทและบริษัทย่อย

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2557 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่านได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่า ระบบการควบคุมภายในของบริษัทมีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะลดความเสี่ยงทางธุรกิจ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2556 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

การบริหารความเสี่ยง

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย อย่างไรก็ตามเนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้นระบบการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท โดยมีรายละเอียดดังนี้

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้อนุมัตินโยบายและแนวทางการบริหารความเสี่ยงขึ้นเพื่อให้หน่วยงานต่างๆ ได้ใช้เป็นแนวทางและหลักเกณฑ์ในการประเมิน การวิเคราะห์ การจัดลำดับ และการกำหนดแนวทางและกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยง ตลอดจนรับทราบถึงกำหนดขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดของนโยบาย กระบวนการ กรอบการบริหารความเสี่ยงครอบคลุมหัวข้อสำคัญดังนี้

หลักการและนโยบายการบริหารความเสี่ยงมีสาระสำคัญดังนี้

1. บจ. ไทยแอร์เอเชีย คำนึงถึงความเสี่ยงเป็นปัจจัยหลักในการประกอบธุรกิจตั้งแต่การวางแผนกลยุทธ์และแผนธุรกิจตลอดจนการดำเนินธุรกิจประจำวัน โดยมีจุดหมายที่จะบริหารจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และมีการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ

2. การบริหารจัดการความเสี่ยงถือเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กรโดยมีการสื่อสารและมอบหมายให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนให้ความสำคัญ ตลอดจนมีส่วนร่วมและเกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงในทุกขั้นตอน

3. ฝ่ายบริหารและพนักงานแต่ละหน่วยงานร่วมกันระบุความเสี่ยง ประเมินความเสี่ยง และวางแนวทางการจัดการความเสี่ยงอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง

4. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการตรวจสอบจะมีการประเมินกรอบการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี และมีการจัดทำเป็นรายงานความเสี่ยง

5. การบริหารความเสี่ยงแต่ละขั้นตอนจะต้องมีการจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร

กรอบการบริหารความเสี่ยงซึ่งประกอบด้วย

1. หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ ต่อการบริหารความเสี่ยง ดังนี้

   - คณะกรรมการบริษัทและประธานเจ้าหน้าที่บริหารมีหน้าที่กำหนดนโยบาย ทิศทาง และกลยุทธ์ รวมถึงกำหนดโครงสร้าง สภาพแวดล้อมโดยรวมของบริษัทเพื่อสนับสนุนให้การบริหารความเสี่ยงดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่พิจารณาผลการประเมินความเสี่ยง แผนการบริหารความเสี่ยง และอนุมัติการดำเนินการตามแผนงาน

   - คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีหน้าที่กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง จัดให้มีคณะทำงาน รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตามและรายงานอย่างเป็นระบบ สนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจนติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง โดยรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างสม่ำเสมอ

   - คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่พิจารณาตรวจสอบการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้มั่นใจได้ว่าความเสี่ยงได้รับการบริหารจัดการและควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

   - หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่ตรวจสอบระบบควบคุมภายในโดยมุ่งเน้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงซึ่งระบุโดยฝ่ายบริหารว่าเป็นความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ และตรวจสอบกระบวนการบริหารความเสี่ยงทั้งหมด รวมถึงรวบรวมผลการจัดทำรายงานความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

   - ผู้เป็นเจ้าของกระบวนการมีหน้าที่ระบุ วิเคราะห์ วางแผนจัดการ และประเมินความเสี่ยงในส่วนการดำเนินการที่ตนเองมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง

2. วัตถุประสงค์เพื่อสรุปหลักการและวิธีการที่ใช้โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการบริหารจัดการความเสี่ยงของตนเองโดยใช้ร่วมกับนโยบายและกระบวนการบริหารความเสี่ยงเพื่อการระบุและการจัดการความเสี่ยงซึ่งมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการทำงานและการเติบโตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

3. กระบวนการบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย ขั้นตอนการกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกลยุทธ์ ขั้นตอนการระบุความเสี่ยง ขั้นตอนการวิเคราะห์ความเสี่ยง ขั้นตอนการประเมินความเสี่ยง ขั้นตอนการจัดการความเสี่ยง และขั้นตอนการติดตามผลและรายงานความเสี่ยง

การปฏิบัติตามกรอบโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงซึ่งอ้างอิงตามมาตรฐานสากลของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) ดังนี้

1. พิจารณาไตร่ตรองถึงลักษณะความเสี่ยงที่ประสบอยู่หรือคาดว่าจะประสบโดยระบุเหตุการณ์หรือปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ทั้งที่อาจส่งผลเสียหาย หรือที่เอื้ออำนวยต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ระดับองค์กรและระดับปฏิบัติการไว้อย่างเหมาะสม โดยพิจารณาแหล่งความเสี่ยงตั้งแต่การดำเนินงานภายใน กฎหมาย สังคม การเมือง และสภาพแวดล้อมภายนอก และมอบหมายให้ทุกหน่วยงานระบุและจัดประเภทความเสี่ยงไว้อย่างเป็นระบบและครอบคลุมในทุกๆ กิจกรรมขององค์กร รวมทั้งคอยติดตามการเปลี่ยนแปลงและรายงานต่อผู้บริหารหรือผู้ที่เกี่ยวข้องให้รับทราบอยู่เสมอ

2. ประเมินความเสี่ยงโดยกำหนดหลักเกณฑ์ของการประเมินในแต่ละระดับไว้อย่างเหมาะสมทั้งในระดับองค์กรและระดับปฏิบัติการ ตลอดจนทำการประเมินในเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ จัดระดับความเสี่ยงซึ่งพิจารณาทั้งจากความเสี่ยงที่ยอมรับได้และไม่สามารถยอมรับได้ ทั้งนี้ จะทำการประเมิน 2 ด้านคือ ผลกระทบต่อความเสียหายที่จะเกิดเหตุการณ์นั้นและโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ความเสี่ยง โดยกำหนดระดับค่าของความเสี่ยงแบ่งออกเป็นระดับสูง กลาง หรือต่ำ

3. กำหนดกลยุทธ์การตอบสนองต่อความเสี่ยงในแต่ละระดับและในภาพรวม ได้แก่ การหลีกเลี่ยง การลด การโอนให้ผู้อื่น และการยอมรับความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามีการพิจารณาทางเลือกที่คุ้มค่าและมีประสิทธิผลที่สุด โดยเลือกจัดการกับความเสี่ยงระดับสูงเป็นอันดับแรก เพื่อลดโอกาสและผลกระทบในภาพรวมที่จะเกิดเหตุการณ์นั้น

4. หัวหน้างานของแต่ละหน่วยงานมีหน้าที่ควบคุม ประเมิน และติดตามผลของการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ ตลอดจนทบทวนความเสี่ยงว่ามีด้านใดบ้างที่เพิ่มขึ้นหรือเปลี่ยนแปลงไป โดยจัดทำเป็นรายงานประเมินผลความเสี่ยงเสนอต่อผู้บริหารระดับสูงอย่างสม่ำเสมอ

5. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็นผู้ติดตามผลสำเร็จของการบริหารความเสี่ยง โดยพิจารณาจากแผนงานของฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบในปัจจัยความเสี่ยงต่างๆ และผลของการวัดผลที่เชื่อถือได้ของการปฏิบัติงานตามแผนงาน และในการประชุมทุกครั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะกำหนดให้ฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบรายงานผลการบริหารความเสี่ยง นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะนำเสนอผลการบริหารความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบ

รายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันของบริษัท และบจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2556 สามารถสรุปได้ดังนี้

1. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชียเกิดเฉพาะกรณีที่ลูกค้าชำระค่าโดยสารเป็นเงินสกุลต่างประเทศผ่านระบบรับชำระเงินธนาคาร (Payment Gateway) เช่น การชำระค่าที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต และจากลูกค้าที่ชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เป็นต้น โดย AAB และ IAA จะเป็นผู้รับค่าโดยสารแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเป็นผู้รับค่าโดยสารแทน AAB และ IAA			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วมกันกับกลุ่มแอร์เอเชีย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียผ่านเว็บไซต์ แอร์เอเชีย หรือเคาน์เตอร์และตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ทำให้มีการรับค่าโดยสารแทนกัน ซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะกรณีการรับเงินสกุลต่างประเทศ เนื่องจากข้อจำกัดของระบบรับชำระเงินของธนาคารผู้ให้บริการ (Payment Gateway) ที่ยังไม่รองรับการโอนค่าโดยสารไปยังบริษัทที่มีรายได้จากการให้บริการเส้นทางบินนั้น **<u>การกำหนดราคา :</u>** ส่งมอบหรือได้รับค่าโดยสารที่รับแทนกันตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง **<u>การชำระเงิน :</u> ภายใน 30 วัน** **<u>ลักษณะรายการในอนาคต :</u>** รายการรับค่าโดยสารแทนดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ระหว่างการเจรจากับธนาคารเพื่อลดข้อจำกัดดังกล่าวในอนาคต
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	**1.1 รายได้ค่าโดยสารที่ AAB รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย**	2,590,024,485	**3,106,233,677**	
		ลูกหนี้รับแทน – AAB	202,862,854	**215,776,300**	
		1.2 รายได้ค่าโดยสารที่ IAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	22,604,923	**15,607,080**	
		ลูกหนี้รับแทน - IAA	22,311,167	**40,502,625**	
		1.3 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAB (รวมส่วนที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียรับแทน IAA)	447,159,776	**566,547,738**	
		เจ้าหนี้รับแทน - AAB	37,499,686	**61,362,445**	

2. รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันในกลุ่มแอร์เอเชีย ที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการใช้บริการในอาคารสนามบินและในลานจอด ค่าภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร ค่าตรวจคนเข้าเมืองและควบคุมโรค เป็นต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายการตลาด ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ			เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานและการจัดการร่วมกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย บริษัทในกลุ่มที่เปิดบริการเส้นทางบินในสนามบินนั้นเป็นรายแรกจะเป็นผู้ทำสัญญากับสนามบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง และทำการสำรองค่าใช้จ่ายไปก่อน นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายร่วมกันทางการตลาดและส่งเสริมการขายที่เกี่ยวเนื่องกับเส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน และดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนั้นกับบริษัทในกลุ่มตามอัตราการใช้งานจริง **<u>การกำหนดราคา :</u>** การเรียกเก็บเงินหรือการจ่ายชำระเงินที่มีการทดรองจ่ายแทนกัน จะเรียกเก็บหรือจ่ายชำระในราคาตามที่ได้มีการจ่ายเงินแทนจริงหรือจากการปันส่วนระหว่างบริษัทร่วมทุนในอัตราส่วนที่ตกลงร่วมกัน **<u>การชำระเงิน :</u> ภายใน 30 วัน** **<u>ลักษณะรายการในอนาคต :</u>** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโดยเป็นการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	**2.1 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAB**	137,922,091	289,002,542	
		ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAB	60,455,068	77,333,303	
		2.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAA	13,663,570	7,209,808	
		ลูกหนี้ทดรองจ่าย – IAA	13,589,850	22,183,959	
(3) AAX	AAX มีกรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส และนายคามารูดิน บินเมอรานัน นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส และนายคามารูดิน บินเมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX	**2.3 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAX**	-	8,498,577	
		ลูกหนี้ทดรองจ่าย – AAX	-	8,559,109	
		2.4 AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	376,489,181	476,037,214	
		เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AAB	24,988,308	185,812,888	
		2.5 IAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	9,668,201	494,971	
		เจ้าหนี้ทดรองจ่าย – IAA	9,499,473	10,756,551	
		2.6 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	6,692,218	3,683,531	
		เจ้าหนี้ทดรองจ่าย – AAX	-	-	

3. รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นดอกเบี้ยที่คิดระหว่างกันกรณีที่บริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชียชำระหนี้สุทธิล่าช้าเกินกว่า 30 วันจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้			บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียมีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดค้างชำระโดยในแต่ละสิ้นเดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียจะคำนวณหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างกันและจ่ายชำระหนี้จากยอดสุทธิของแต่ละบริษัทหากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้) **<u>อัตราดอกเบี้ย :</u>** อัตราดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นอัตราเดียวกัน ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปีในปี 2555 และปี 2556 **<u>ลักษณะรายการในอนาคต :</u>** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไปและได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	**3.1 ถอกเบี้ยรับ :** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับดอกเบี้ยจาก AAB และ IAA เนื่องจาก AAB และ IAA ชำระหนี้สุทธิล่าช้ากว่ากำหนด			
		3.1.1 ถอกเบี้ยรับจาก AAB	-	-	
		ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAB	-	-	
		ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAB	-	-	
(3) AAM	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	**3.1.2 ถอกเบี้ยรับจาก IAA**	2,467,251	3,110,799	
		ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - IAA	-	-	
		ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - IAA	2,443,976	5,907,614	
		3.2 ถอกเบี้ยจ่าย : บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายดอกเบี้ยให้แก่ AAM เนื่องจากชำระหนี้สุทธิล่าช้ากว่ากำหนด			
		3.2.1 ถอกเบี้ยจ่ายให้แก่ AAM	-	-	
		ยอดเจ้าหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAM	-	-	
		ดอกเบี้ยค้างจ่ายปลายงวด – AAM	-	-	

4. ค่าเช่าเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
AAM	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจการบินรวมทั้งสิ้น 25 ลำ และ 27 ลำ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2556) จาก AAM ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจจาก AAM เนื่องจากการจัดหาเครื่องบิน จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินทั้งหมดที่กลุ่มแอร์เอเชียต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้ผลิต
		ค่าเช่าเครื่องบิน	3,120,306,176	**3,278,934,900**	**<u>การกำหนดอัตราค่าเช่า :</u>** ค่าเช่าเครื่องบินต่อลำเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน อายุสัญญา 12 ปี โดยค่าเช่าเครื่องบินระหว่าง AAM กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อ้างอิงได้กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยในอุตสาหกรรม
		เจ้าหนี้ค่าเช่าเครื่องบิน - AAM	268,225,913	**306,099,926**	
		สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น – เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบิน	543,255,174	**605,152,224**	**<u>การชำระเงิน :</u> ภายใน 30 วัน**
		เจ้าหนี้เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบิน - AAM	-	**-**	**<u>ลักษณะรายการในอนาคต :</u>** รายการเช่าเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการสั่งซื้อเครื่องบินร่วมกันในลักษณะ Pooling Purchase

5. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
AAM	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินให้กับ AAM ผู้ให้เช่าเครื่องบินเพื่อเป็นค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท D Check หรือการซ่อมใหญ่ซึ่งเป็นไปตามสัญญาเช่าเครื่องบิน			เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมแซมบำรุงรักษาก่อนส่งคืนเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ซึ่งเป็นปกติของสัญญาเช่าเครื่องบิน
		ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน	1,258,670,939	1,476,958,962	**<u>การกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา :</u>** ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อเวลา / รอบการใช้งานเครื่องบิน โดยกำหนดจ่ายเป็นรายเดือน ซึ่งอ้างอิงได้กับราคาตลาดในอุตสาหกรรม
		เจ้าหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM	119,954,936	142,250,602	**<u>การชำระเงิน :</u> ภายใน 30 วัน**
					<u>ลักษณะรายการในอนาคต :</u> รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

6. รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Free)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ในบจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee) ให้กับ AAB			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินร่วมกันกับของกลุ่มแอร์เอเชีย เช่นเดียวกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย AAB เข้าเป็นคู่สัญญาในลักษณะของกลุ่มบริษัทกับ Navitaire ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินอิสระ โดย AAB จะเรียกเก็บค่าบริการจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากจำนวนการใช้งานในอัตราเท่ากับ Navitaire เรียกเก็บ
		ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร	69,907,496	88,184,386	**<u>การกำหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร :</u>** อัตราค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเป็นอัตราคงที่ต่อจำนวนผู้โดยสารที่บิน กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน และเป็นอัตราที่ไม่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา
		เจ้าหนี้ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร - AAB	6,580,089	9,366,661	**<u>การชำระเงิน :</u> ภายใน 30 วัน**
					<u>ลักษณะรายการในอนาคต :</u> รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

7. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบินและสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB ซื้อสินค้าและzอุปกรณ์ เจ้าหนี้ค่าสินค้าและอุปกรณ์ - AAB	 166,929,986 13,029,380	 **215,282,972** **18,840,272**	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB การจัดหาสินค้าและอุปกรณ์ จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดย AAB จะรวบรวมปริมาณความต้องการซื้อทั้งหมดของกลุ่มแอร์เอเชียและสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้จำหน่ายเมื่อมีการสั่งซื้อในปริมาณมาก **การกำหนดราคาซื้อขาย :** ราคาซื้อขายเป็นราคาเดียวกันกับราคาที่ AAB ได้ตกลงกับบุคคลภายนอก **<u>การชำระเงิน :</u> ภายใน 30 วัน** **<u>ลักษณะรายการในอนาคต :</u>** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

8. ค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB ค่าบริหารจัดการ เจ้าหนี้ค่าบริหารจัดการ - AAB	 14,963,392 1,231,100	 **14,879,892** **1,317,976**	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้กับ AAB เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้ความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการบินของบริษัทซึ่งรวมถึง การสนับสนุนด้านการบริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษา และการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการดำเนินกิจการ **<u>การกำหนดราคาซื้อขาย :</u>** ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่เดือนละ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ **<u>การชำระเงิน :</u> ภายใน 30 วัน** **<u>ลักษณะรายการในอนาคต :</u>** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

9. การปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ให้บริการทางบัญชี

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการบุคลากรด้านบัญชีการเงินกับ AAB และ IAA			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการด้านบัญชีการเงินแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยใช้บุคลากรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินที่ให้บริการภายในกลุ่ม
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	**9.1 ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของ AAB**	(21,057,935)	(27,911,822)	**การกำหนดราคา :** ค่าใช้จ่าย จะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยปันส่วนตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการ บวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา
		ลูกหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงาน - AAB	3,758,845	5,269,300	**การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน**
		9.2 ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของ IAA	(7,195,916)	(10,053,670)	**ลักษณะรายการในอนาคต :** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
		ลูกหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงาน - IAA	7,102,954	18,380,873	

10. รายการส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่ง (กำไร) ขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยจ่ายผ่าน AAB ตามสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับ AAB เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่ม บริษัทจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่
		ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน	20,056,404	43,827,989	**การปันส่วนกำไร (ขาดทุน) :** กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนไปยังบริษัท ในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้น้ำมันตามงบประมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม
		เจ้าหนี้ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน - AAB	8,924,643	(10,165,545)	
		สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน	15,242,850	16,338,900	**การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน** **ลักษณะรายการในอนาคต :** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

11. ค่าฝึกอบรมนักบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd (AACOE)	AACOE เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าฝึกอบรมนักบิน (Pilot Training) แก่ AACOE ค่าฝึกอบรมนักบิน เจ้าหนี้ค่าฝึกอบรมนักบิน - AACOE	 70,511,785 39,544,621	 96,546,247 20,851,134	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้บริการศูนย์ฝึกอบรมนักบินของ AACOE ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB กับ CAE ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินธุรกิจศูนย์ฝึกอบรมนักบินของประเทศแคนาดา ที่ตั้งอยู่ในประเทศมาเลเซีย **การกำหนดราคา :** อัตราค่าฝึกเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของการเข้ารับการฝึก **การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน** **ลักษณะรายการในอนาคต :** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

12. ค่าเครื่องหมายการค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าเครื่องหมายการค้าให้ AAB ค่าเครื่องหมายการค้า เจ้าหนี้ค่าเครื่องหมายการค้า - AAB	 - -	 239,766,820 67,009,623	บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB ได้เข้าทำสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Brand License Agreement) **การกำหนดราคา :** ต้องชำระค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 1 ของรายได้ทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่อปี **การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน** **ลักษณะรายการในอนาคต :** รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

13. เงินสำรองจ่ายจากกรรมการ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
นายทัศพล แบเลเว็ลด์	เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 28.16 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และเป็นกรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย	นายทัศพล แบเลเว็ลด์ สำรองจ่ายค่าใช้จ่ายเพื่อการบริหาร บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กู้ยืมเงิน เงินสำรองจ่ายจากกรรมการ	-	8,000,000	นายทัศพล แบเลเว็ลด์ ให้ยืมเงินสำรองจ่ายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีรายได้จากการดำเนินธุรกิจหลัก **อัตราดอกเบี้ย : ไม่มี** **การชำระเงิน : ชำระคืนเมื่อทวงถาม** **ลักษณะรายการในอนาคต :** รายการดังกล่าวอาจจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามไม่มีการคิดดอกเบี้ย จึงเป็นประโยชน์ต่อบริษัท

ความเห็นของกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับรายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันดังกล่าวได้รับการพิจารณาและให้ความเห็นโดยคณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่ารายการระหว่างกันดังกล่าวเป็นไปอย่างสมเหตุสมผล และจำเป็นเพื่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยรายการดังกล่าวเป็นการดำเนินธุรกิจปกติของบริษัท และเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป และพิจารณาถึงประโยชน์สูงสุดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับเป็นสำคัญ

มาตรการการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

ในกรณีที่มีการเข้าทำรายการระหว่างกัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับประกาศคำสั่งหรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยจะพิจารณาความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของการทำรายการ ตลอดจนความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขการค้าของรายการ และคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัท ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทและ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทต่อไป แล้วแต่กรณี โดยผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติรายการดังกล่าว ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ และ/หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจจะเกิดขึ้น บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชี เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว

นโยบายเกี่ยวกับการเข้าทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงมีการเข้าทำรายการระหว่างกันกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันในอนาคต โดยจะพิจารณาว่ารายการดังกล่าวเป็นไปด้วยความสมเหตุสมผล มีความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขการค้า ผ่านการอนุมัติตามขั้นตอนและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และคำนึงถึงประโยชน์ของบริษัทเป็นสำคัญ

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบต่องบการเงินของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และงบการเงินรวมของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยงบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป เลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ และใช้ดุลยพินิจอย่างระมัดระวังและประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งให้มีการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นและนักลงทุนทั่วไปอย่างโปร่งใส

คณะกรรมการบริษัทได้จัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิผลเพื่อให้มั่นใจได้อย่างมีเหตุผลว่าข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน ตลอดจนเพื่อไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติอย่างมีสาระสำคัญ

ในการนี้คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่สอบทานนโยบายการบัญชีและคุณภาพของรายงานทางการเงิน สอบทานระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน ระบบการบริหารความเสี่ยง ตลอดจนพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกันโดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

งบการเงินของบริษัทและงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อยได้รับการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท คือ บริษัท ไพร้ซวอเตอร์เฮาส์ คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด ในการตรวจสอบนั้นทางคณะกรรมการบริษัทได้สนับสนุนข้อมูลและเอกสารต่างๆ เพื่อให้ผู้สอบบัญชีสามารถตรวจสอบและแสดงความเห็นได้ตามมาตรฐานการสอบบัญชี โดยความเห็นของผู้สอบบัญชีได้ปรากฏในรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

คณะกรรมการมีความเห็นว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทโดยรวม อยู่ในระดับดี เป็นที่น่าพอใจ และสามารถสร้างความเชื่อมั่น อย่างมีเหตุผลได้ว่างบการเงินของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และงบการเงินรวมของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีความเชื่อถือได้ โดยถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปและปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์
ประธานกรรมการตรวจสอบ

(นายทัศพล แบเลเว็ลด์)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

คณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) ประกอบด้วยคณะกรรมการอิสระซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน โดยมี นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายดิสธร วัชโรทัย และนายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการและหัวหน้างานหน่วยงานตรวจสอบภายใน เป็นเลขานุการ

กรรมการตรวจสอบทุกท่านมีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบครบถ้วนตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทและสอดคล้องกับประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมจำนวน 4 ครั้ง โดยคณะกรรมการตรวจสอบทุกท่านเข้าร่วมประชุมครบถ้วน ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท

ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 คณะกรรมการตรวจสอบปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในกฎบัตรโดยครบถ้วนดังนี้

1. สอบทานงบการเงินรายไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2556 ร่วมกับผู้สอบบัญชีและผู้บริหารโดยสอบถามและให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงิน มีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ และเป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลที่เพียงพอ เหมาะสม
2. สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และระบบการตรวจสอบภายในของบริษัท ร่วมกับหน่วยงานตรวจสอบภายใน ผู้บริหาร และผู้สอบบัญชี
3. พิจารณาทบทวนกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบและกฎบัตรของหน่วยงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติในปีที่ผ่านมาครบถ้วนตามที่ได้รับมอบหมาย และหน้าที่ความรับผิดชอบ รวมทั้งพิจารณาปรับปรุงให้มีความทันสมัยและเหมาะสมกับธุรกิจของบริษัท
4. สอบทานรายงานผลการตรวจสอบภายในแต่ละไตรมาสปี 2556 และติดตามให้มีการปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของรายงานผลการตรวจสอบเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล
5. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนการตรวจสอบภายในประจำปี 2557 งบประมาณ บุคลากรของฝ่ายตรวจสอบภายใน และพิจารณารายงานผลการตรวจสอบ โดยให้ฝ่ายตรวจสอบภายในรายงานผลตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ รวมทั้งพิจารณาประเมินผลการปฏิบัติของหัวหน้างานหน่วยงานตรวจสอบภายใน
6. สอบทานและให้ความเห็นต่อรายการเกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว ตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์
7. พิจารณาคัดเลือกแต่งตั้งและค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี โดยพิจารณาจากความรู้ทางธุรกิจ ประสบการณ์ ความเหมาะสมของค่าตอบแทนและความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี ทั้งนี้สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 คณะกรรมการตรวจสอบได้คัดเลือกและเสนอชื่อนายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 นายขจรเกียรติ อรุณไพโรจนกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3445 หรือนายไพบูลย์ ตันกูล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4298 เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อย
8. พิจารณาสอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามว่าด้วยกฎหมายหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ รวมถึงนโยบายกำกับการดูแลที่ดี โดยประสานงานกับผู้บริหารและหน่วยงานตรวจสอบภายใน

จากการปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าในปี 2556 บริษัทมีการจัดทำงบการเงินอย่างถูกต้อง เป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยสารสนเทศอย่างถูกต้องเพียงพอ ครบถ้วน และเชื่อถือได้ มีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายในและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องและมีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับระบบการกำกับดูแลที่ดีอย่างเพียงพอและโปร่งใส

นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์
ประธานกรรมการตรวจสอบ

คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ("บริษัท") เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บริษัทได้จัดทำงบการเงินรวมของบริษัทอย่างเต็มรูปแบบ (Full Consolidation) ตั้งแต่วันที่ 4 พฤษภาคม 2555 เป็นต้นไป ตามมาตรฐานรายงานทางการเงินของไทยฉบับที่ 3 เรื่องการรวมธุรกิจ ดังนั้นในการจัดทำงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นการจัดทำงบการเงินรวมแบบเต็มรูปแบบ เมื่อเปรียบเทียบกับงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ซึ่งยังไม่ได้จัดทำเป็นงบการเงินรวมแบบเต็มรูปแบบทั้งปี ทั้งนี้ในการจัดทำคำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน บริษัทจะอธิบายผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดทำงบการเงินรวมของบริษัท แต่จะไม่แสดงการวิเคราะห์เปรียบเทียบแบบปีต่อปี เนื่องจากวิธีการจัดทำงบการเงินที่ไม่สามารถนำมาเปรียบเทียบกันได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ดำเนินการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในรายละเอียดซึ่งนักลงทุนสามารถใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาได้ เนื่องจากจัดทำงบการเงินด้วยวิธีเดียวกันทั้งสองปี

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับปี 2556 เป็นไปดังนี้ :

นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 เกี่ยวข้องกับภาษีเงินได้ปีปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาปฏิบัติใช้ ซึ่งจะมีผลกระทบจากการปรับปรุงย้อนหลังในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับไตรมาสและสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 โดยมีภาษีเงินได้สำหรับปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2555 เพิ่มขึ้นจำนวน 125.29 ล้านบาทส่งผลให้มีกำไรต่อหุ้นลดลง 0.0221 บาทต่อหุ้น โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมที่หมายเหตุประกอบข้อมูลทางการเงินข้อ 2.3 และข้อ 19 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

ตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 ปี 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เสร็จสิ้นการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ระบุได้และหนี้สินรับมาสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้มาในวันที่ควบคุมกิจการ (4 พฤษภาคม 2555) ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์ระยะเวลาการวัดมูลค่าของการรวมธุรกิจที่ไม่เกินกว่าหนึ่งปีนับจากวันที่ควบคุมกิจการตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 3 เรื่อง การรวมธุรกิจ โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต้องปรับปรุงงบการเงินย้อนหลังสำหรับประมาณการที่เคยรับรู้ไว้ ณ วันที่ควบคุมกิจการ เพื่อสะท้อนข้อมูลเพิ่มเติมของข้อเท็จจริงและสถานการณ์แวดล้อม ณ วันที่ควบคุมกิจการ ส่งผลกระทบต่องบแสดงฐานะการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบข้อมูลทางการเงินข้อ 16 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

หน่วย: ล้านบาท

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

	งบการเงินรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2556	(ปรับปรุงใหม่) ปี 2555	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
รายได้	23,485.04	16,102.95	46%
ต้นทุนจากการดำเนินงาน	(19,928.35)	(14,018.23)	42%
กำไรขั้นต้น	3,556.69	2,084.72	71%
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	258.15	65.16	296%
กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม	0.00	14,676.61	-100%
รายได้อื่น	670.65	387.97	73%
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย	4,485.49	17,214.46	-74%
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(1,147.76)	(467.34)	146%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(607.91)	(417.39)	46%
กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้	2,729.82	16,329.73	-83%
ต้นทุนทางการเงิน	(170.97)	(17.42)	881%
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	2,558.85	16,312.31	-84%
ภาษีเงินได้	(651.18)	(435.50)	50%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปี	1,907.67	15,876.80	-88%
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น			
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	15.93	(4.25)	474%
ภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(3.19)	0.85	-474%
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	12.74	(3.40)	474%
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	1,920.42	15,873.40	-88%
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) สุทธิ			
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	1,042.76	15,512.88	-93%
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	864.91	363.93	138%
	1,907.67	15,876.80	-88%
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวม			
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	1,049.77	15,511.00	-93%
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	870.65	362.40	140%
	1,920.42	15,873.40	-88%

หมายเหตุ: งบการเงินรวมอย่างเต็มรูปแบบตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2555

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้ในปี 2555 (ตามวิธีจัดทำงบการเงินอย่างเต็มรูปแบบตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2555 เป็นต้นมา) จำนวน 16,102.95 ล้านบาท เปรียบเทียบกับ 23,485.04 ล้านบาท ในปี 2556 ตามวิธีจัดทำงบการเงินอย่างเต็มรูปแบบทั้งปี

กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่สำหรับปี 2556 อยู่ที่ 1,042.76 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 93 จากปี 2555 ที่ 15,512.88 ล้านบาท เนื่องจากในปี 2555 มีกำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิมจำนวน 14,676.61 ล้านบาท ขณะที่ปี 2556 ไม่มีรายการดังกล่าว และกำไรเบ็ดเสร็จรวมส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่สำหรับปี 2556 อยู่ที่ 1,049.77 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 93 จากปี 2555 ที่ 15,511.00 ล้านบาท ตามที่กล่าวข้างต้น

กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่สำหรับปี 2556 (ไม่รวมกำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม) อยู่ที่ 1,042.76 ล้านบาทเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 จากปี 2555 ที่ 836.27 ล้านบาท กำไรเบ็ดเสร็จรวมส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่สำหรับปี 2556 (กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม) อยู่ที่ 1,049.77 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 26 จากปี 2555 ที่ 834.40 ล้านบาท กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานสำหรับปี 2556 อยู่ที่ 0.22 บาทต่อหุ้น เพิ่มขึ้นร้อยละ 17

หน่วย: ล้านบาท

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

งบแสดงฐานะการเงิน

	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556		งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,958.64	4%	3,852.84	11%
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	13.36	0%	17.38	0%
เงินลงทุนระยะสั้น	3,448.63	8%	2,295.90	7%
เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	1,032.55	2%	0.00	0%
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	723.50	2%	378.78	1%
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	87.24	0%	210.77	1%
สินค้าคงเหลือ	90.21	0%	79.59	0%
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	343.89	1%	201.05	1%
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ - สุทธิ	78.69	0%	99.29	0%
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	40.14	0%	13.44	0%
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	7,816.85	17%	7,149.03	21%
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	339.19	1%	7.71	0%
เงินลงทุนระยะยาว	1,312.01	3%	10.23	0%
เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ - สุทธิ	10,956.02	24%	3,075.44	9%
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	14,868.74	33%	14,868.85	43%
ค่าความนิยม	8,824.83	20%	8,824.83	25%
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	817.65	2%	673.28	2%
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	37,118.43	83%	27,460.34	79%
รวมสินทรัพย์	44,935.28	100%	34,609.37	100%
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า	152.95	0%	70.99	0%
เจ้าหนี้อื่น	124.13	0%	105.99	0%
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	506.83	1%	427.73	1%
รายได้รับล่วงหน้า	4,299.16	10%	3,582.16	10%
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,390.47	3%	552.35	2%
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	615.07	1%	137.14	0%
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	150.47	0%	66.82	0%
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	32.48	0%	19.27	0%
รวมหนี้สินหมุนเวียน	7,271.57	16%	4,962.45	14%

หน่วย: ล้านบาท

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556		งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
หนี้สินไม่หมุนเวียน	**จำนวน**	**ร้อยละ**	**จำนวน**	**ร้อยละ**
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	7,545.77	17%	1,783.11	5%
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	3,309.66	7%	3,034.14	9%
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	133.00	0%	111.85	0%
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	10,988.43	24%	4,929.10	14%
รวมหนี้สิน	18,260.00	41%	9,891.55	29%
ทุนเรือนหุ้น	485.00	1%	485.00	1%
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	2,599.81	6%	2,599.81	8%
สำรองอื่น	0.00	0%	(37.05)	0%
กำไร (ขาดทุน) สะสม	16,261.08	36%	15,211.31	44%
รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่	19,345.89	43%	18,259.07	53%
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	7,329.39	16%	6,458.75	19%
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	26,675.28	59%	24,717.82	71%

*หมายเหตุ: บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เริ่มจัดทำงบการเงินแบบเต็มรูปแบบตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2555 เป็นต้นมา

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 สินทรัพย์มีมูลค่า 44,935.28 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เพิ่มขึ้นมาจากเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ - สุทธิ จากการที่ได้รับเครื่องบินเพิ่มขึ้น 8 ลำและจากการเพิ่มขึ้นของมูลค่าเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล หนี้สินมีมูลค่า 18,260.00 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เพิ่มขึ้นจากหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่เกิดจากเครื่องบินใหม่ที่ได้รับมาระหว่างปีและการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้าซึ่งเป็นไปตามยอดขายที่เพิ่มขึ้น ส่วนของผู้ถือหุ้นมีมูลค่า 26,675.28 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เพิ่มขึ้นจากกำไรสะสมจากผลกำไรประจำปี ทั้งนี้ ณ สิ้นปี 2556 ส่วนของผู้ถือหุ้นแบ่งเป็นส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่ 19,345.89 ล้านบาทและเป็นส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 7,329.39 ล้านบาท

หน่วย: ล้านบาท

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

งบกระแสเงินสด

	งบการเงินรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2556	2555*
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	3,692.44	2,643.00
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(5,237.75)	(1,830.37)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(436.22)	2,296.02
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	**(1,981.53)**	**3,108.65**
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี	3,852.84	694.43
ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน	87.33	49.76
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี	**1,958.64**	**3,852.84**

* งบการเงินรวมอย่างเต็มรูปแบบตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2555

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ตามวิธีงบการเงินรวมแบบเต็มรูปแบบ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานที่ 3,692.44 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจากการดำเนินงานก่อนรายการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานอยู่ที่ 3,100.44 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 5,237.75 ล้านบาท ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินอยู่ที่ 436.22 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ 1,981.53 ล้านบาท และมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี 2556 อยู่ที่ 1,958.64 ล้านบาท

ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับปี 2556 เป็นไปดังนี้ :

นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้นำมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 เกี่ยวข้องกับภาษีเงินได้ปีปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาปฏิบัติใช้ โดยจะมีผลกระทบจากการปรับปรุงย้อนหลังในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีภาษีเงินได้เพิ่มขึ้นจำนวน 199.51 ล้านบาท ส่งผลให้มีกำไรต่อหุ้นลดลง 4.74 บาทต่อหุ้น ในสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมที่หมายเหตุประกอบข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลข้อ 2.3 และข้อ 16 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

หน่วย: ล้านบาท

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2556	(ปรับปรุงใหม่) ปี 2555	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
รายได้	23,485.04	19,348.93	21%
ต้นทุนจากการดำเนินงาน	(19,907.71)	(16,659.06)	20%
กำไรขั้นต้น	3,577.33	2,689.87	33%
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	258.15	68.42	277%
รายได้อื่น	669.88	450.03	49%
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย	4,505.36	3,208.32	40%
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(1,147.76)	(596.57)	92%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(584.70)	(460.20)	27%
กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้	2,772.89	2,151.55	29%
ต้นทุนทางการเงิน	(170.97)	(20.38)	739%
กำไรก่อนภาษีเงินได้	2,601.92	2,131.17	22%
ภาษีเงินได้	(654.25)	(519.81)	26%
กำไรสุทธิสำหรับปี	1,947.67	1,611.36	21%
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น			
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	15.93	(4.25)	474%
ภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(3.19)	0.85	-474%
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	12.74	(3.40)	474%
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	1,960.41	1,607.96	22%

ในปี 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้ที่ 23,485.04 ล้านบาท เติบโตร้อยละ 21 จาก 19,348.93 ล้านบาทของปี 2555 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสารจากการมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 8.3 ล้านคนจากปีที่แล้ว เป็น 10.5 ล้านคน ในปี 2556 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 27 ถึงแม้ว่าค่าโดยสารเฉลี่ยลดลงเล็กน้อยอยู่ที่ 1,885 บาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 อยู่ที่ร้อยละ 83 ในปีนี้ โดยปี 2556 มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 23 เป็น 12,951 ล้านที่นั่ง-กม. จากการเพิ่มขึ้นของเครื่องบินจำนวน 8 ลำ เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำที่ 11.7 ชั่วโมงต่อวัน ในขณะที่รายได้บริการเสริมต่อผู้โดยสารนั้นเพิ่มขึ้นจาก 354 บาท ในปี 2555 เป็น 358 บาทในปี 2556

กำไรขั้นต้นเติบโตร้อยละ 33 จาก 2,689.87 ล้านบาท ในปี 2555 เป็น 3,577.33 ล้านบาท ในปี 2556 โดยมีอัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นอยู่ที่ร้อยละ 15 เนื่องจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเติบโตในอัตราที่ลดลงจากราคาของน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่ลดลง ค่าเช่าเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เริ่มเข้าทำสัญญาเช่าการเงินแทนที่สัญญาเช่าดำเนินงาน ในขณะที่ค่าใช้จ่ายอื่นๆ เช่น ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน เพิ่มขึ้นตามขนาดของฝูงบินที่มากขึ้น

กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 29 จาก 2,151.55 ล้านบาท ในปี 2555 เป็น 2,777.89 ล้านบาท ในปี 2556 โดยมีอัตรากำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้ที่สูงขึ้นอยู่ที่ร้อยละ 12 แม้ว่ามีค่าใช้จ่ายโฆษณาและสนับสนุนการขายและค่าใช้จ่ายการใช้เครื่องหมายการค้าที่เพิ่มขึ้น

กำไรสุทธิสำหรับปีเพิ่มขึ้นร้อยละ 21 จาก 1,611.36 ล้านบาท ของปีก่อนเป็น 1,947.67 ล้านบาท ในปี 2556 หลังจากหักภาษีเงินได้จำนวน 654.25 ล้านบาท โดยมีอัตรากำไรสุทธิอยู่ที่ร้อยละ 8 แม้ว่าต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนจากดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจากเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน

กำไรเบ็ดเสร็จสำหรับปีเติบโตร้อยละ 22 จาก 1,607.96 ล้านบาท ในปี 2555 เป็น 1,960.41 ล้านบาท ในปี 2556 เป็นผลมาจากผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุจำนวน 15.93 ล้านบาท และภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 3.19 ล้านบาท

หน่วย: ล้านบาท

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

งบแสดงฐานะการเงิน

	ณ วันที่			
	31 ธันวาคม 2556		31 ธันวาคม 2555	
สินทรัพย์หมุนเวียน	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,956.55	9%	3,847.79	36%
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	13.36	0%	17.38	0%
เงินลงทุนระยะสั้น	3,448.63	16%	2,295.90	21%
เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	1,032.55	5%	0.00	0%
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	723.50	3%	378.78	4%
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	87.24	0%	210.77	2%
สินค้าคงเหลือ	68.97	0%	58.35	1%
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	342.97	2%	233.86	2%
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ - สุทธิ	78.69	0%	99.29	1%
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	40.13	0%	13.44	0%
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	7,792.59	37%	7,155.55	66%
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	339.19	2%	7.71	0%
เงินลงทุนระยะยาว	1,310.55	6%	8.77	0%
เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ - สุทธิ	10,835.93	51%	2,923.55	27%
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	11.96	0%	11.81	0%
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	817.65	4%	673.28	6%
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	13,315.28	63%	3,625.13	34%
รวมสินทรัพย์	21,107.87	100%	10,780.68	100%
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า	152.95	1%	70.99	1%
เจ้าหนี้อื่น	124.13	1%	105.99	1%
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	506.83	2%	427.73	4%
รายได้รับล่วงหน้า	4,299.16	20%	3,582.16	33%
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,390.02	7%	551.97	5%
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	615.07	3%	137.14	1%
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	150.47	1%	66.82	1%
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	24.36	0%	19.16	0%
รวมหนี้สินหมุนเวียน	7,263.00	34%	4,961.97	46%

หน่วย: ล้านบาท

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด
งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

	ณ วันที่			
	31 ธันวาคม 2556		31 ธันวาคม 2555	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	7,545.77	36%	1,783.11	17%
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	309.75	1%	27.82	0%
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	133.00	1%	111.85	1%
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	7,988.52	38%	1,922.78	18%
รวมหนี้สิน	15,251.52	72%	6,884.74	64%
ทุนเรือนหุ้น	435.56	2%	435.56	4%
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	2,628.79	12%	2,628.79	24%
กำไร (ขาดทุน) สะสม	2,792.01	13%	831.59	8%
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	5,856.35	28%	3,895.94	36%

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสินทรัพย์เพิ่มขึ้นเป็น 21,107.87 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ – สุทธิ จากการที่ได้รับเครื่องบินเพิ่มขึ้น 8 ลำในปีนี้และจากการเพิ่มขึ้นของมูลค่าเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล หนี้สินรวมเพิ่มขึ้น ณ สิ้นปี 2556 โดยมาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่เกิดจากเครื่องบินใหม่ที่ได้รับมาระหว่างปีและการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้า ซึ่งเป็นไปตามยอดขายที่เพิ่มขึ้น จากการที่มีกำไรเบ็ดเสร็จรวมในปี 2556 จำนวน 1,960.41 ล้านบาท ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกำไรสะสมและส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นตามลำดับ

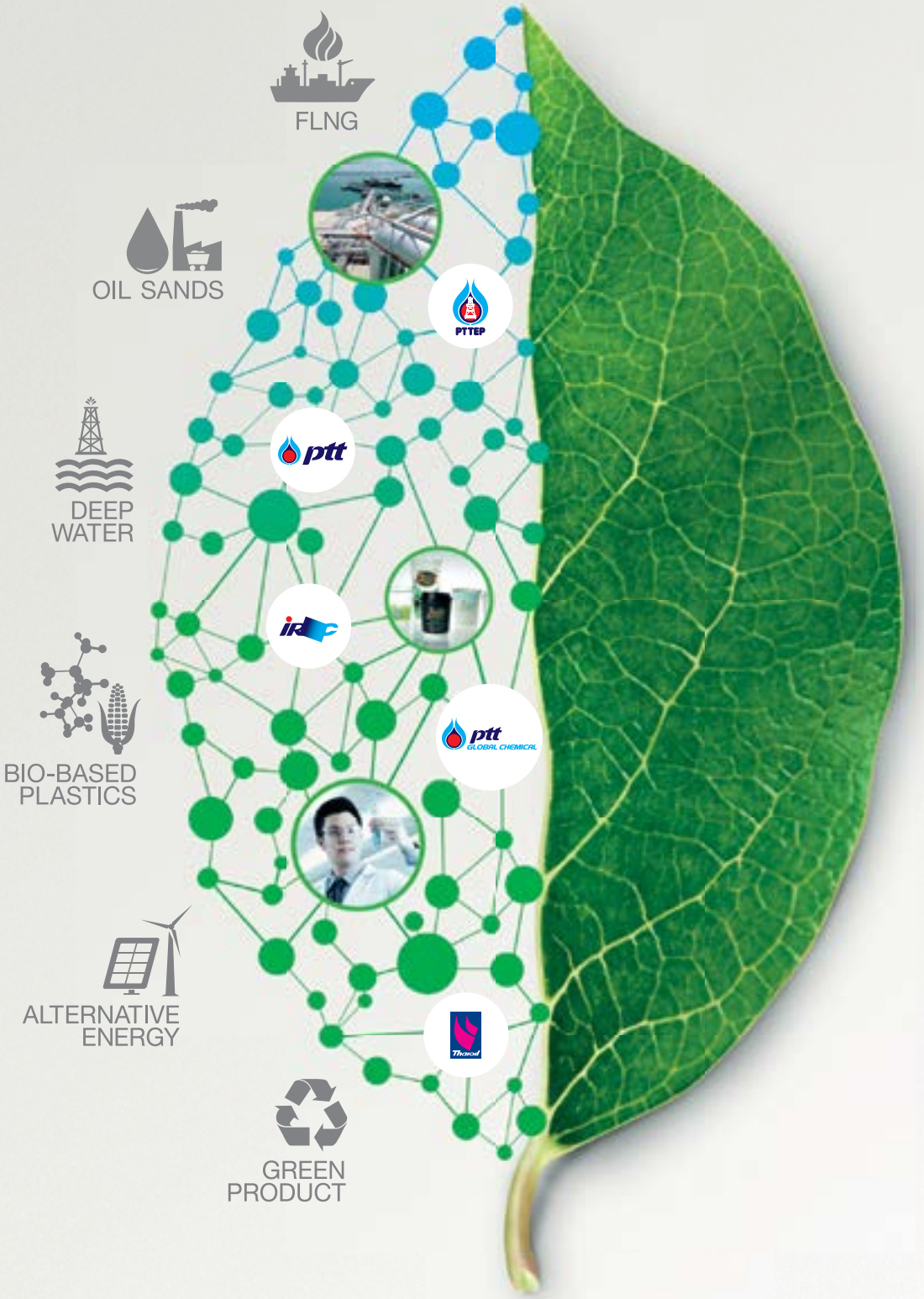
หน่วย: ล้านบาท

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

งบกระแสเงินสด

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	ปี 2556	ปี 2555
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	3,695.41	3,336.18
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(5,237.75)	(3,032.64)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(436.22)	2,123.44
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	**(1,978.56)**	**2,426.99**
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดณ วันต้นปี	3,847.79	1,359.70
ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน	87.32	61.10
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี	**1,956.55**	**3,847.79**

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานที่ 3,695.41 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจากการดำเนินงานก่อนรายการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานอยู่ที่ 3,077.77 ล้านบาท เงินสดได้มาสุทธิในการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้า เงินสดสุทธิใช้ไปในการลงทุนจำนวน 5,237.75 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในกองทุนส่วนบุคคลและในเงินลงทุนระยะสั้นและบางส่วนเป็นการจ่ายเพื่อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินอยู่ที่ 436.22 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงินและดอกเบี้ยจ่าย ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ 1,978.56 ล้านบาท และมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 อยู่ที่ 1,956.55 ล้านบาท



HUMAN INGENUITY + LEADING EDGE TECHNOLOGY + GREEN MINDSET = POWER FOR SUSTAINABLE FUTURE

Thanks to our broadening knowledge base, PTT GROUP is unwaveringly determined to create and develop innovative and green technologies for a sustainable future to benefit every life.

www.pttplc.com

ptt GREEN FOR LIFE

ptt Group
Power for Sustainable Future

KASIKORNTHAI

ธนาคารกสิกรไทย
开泰银行 KASIKORNBANK

AirAsia

บัตรเครดิตร่วมแอร์เอเชีย-กสิกรไทย

อภิสิทธิ์เฉพาะ บัตรเครดิตร่วม แอร์เอเชีย-กสิกรไทย

Priority Booking

1 day

จองตั๋วโปรโมชั่นล่วงหน้า 1 วัน
ที่ www.airasia.com
(เฉพาะโปรโมชั่นที่แอร์เอเชียกำหนด)

Triple Reward Point

×3

รับคะแนนสะสมสูงสุด 3 เท่า
สำหรับยอดใช้จ่ายภายในประเทศ
ที่ไทยแอร์เอเชียสูงสุด 20,000 บาทแรก
ต่อบัตรต่อรอบบัญชี

Free! Voucher

ฟรี! บัตรกำนัล
บริการเลือกที่นั่งถูกใจ

ฟรี! บัตรกำนัล
บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง
น้ำหนักไม่เกิน 15 กก.

ข้อกำหนดและเงื่อนไข : ทุกๆ 25 บาท ธนาคารจะคำนวณคะแนนสะสม KBank Reward Point 3 คะแนน เฉพาะยอดการใช้จ่ายภายในประเทศที่ไทยแอร์เอเชียสูงสุด 20,000 บาทแรกต่อบัตรต่อรอบบัญชี (ส่วนที่เกิน 20,000 บาท รับคะแนนสะสมปกติ) (ไม่รวมถึงร้านค้าที่ไม่ถูกบันทึกเข้าในหมวด MCC ที่กำหนดยอดแบ่งจ่ายรายเดือน Smart Pay และรายการใช้จ่ายที่ถูกยกเลิกในภายหลัง) โดยคะแนนพิเศษจะถูกบันทึกเข้าบัญชีบัตรเครดิตของผู้ถือบัตร ณ รอบบัญชีที่มีการใช้จ่ายเกิดขึ้น • ยอดการใช้จ่ายผ่านบัตรไม่รวมยอดการเบิกถอนเงินสดและค่าธรรมเนียมต่างๆ สำหรับยอดการใช้จ่ายในหมวด Smart Pay ธนาคารจะคำนวณตามยอดการผ่อนชำระรายเดือนที่มีการเรียกเก็บแล้วในแต่ละรอบบัญชีโดยยึดจากวันที่เกิดรายการเป็นสำคัญ • ธนาคารจะจัดส่งบัตรกำนัลบริการเลือกที่นั่งถูกใจ (Pick A Seat) และบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องน้ำหนักไม่เกิน 15 กก. (Supersize & Save) อย่างละ 5 ใบ สำหรับบัตรแพลตินัม และอย่างละ 3 ใบ สำหรับบัตรคลาสสิก เมื่อบัตรได้รับอนุมัติ เงื่อนไขเป็นไปตามที่ระบุไว้ในบัตรกำนัล

www.kasikornbankgroup.com
K-Contact Center 02-8888888
KBank Live | KBank Live | YouTube KBank Live

บริการทุกระดับประทับใจ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

งบการเงิน

31 ธันวาคม 2556

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอผู้ถือหุ้นของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของเฉพาะบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม และงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 และงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะบริษัท งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวม และงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะบริษัท และงบกระแสเงินสดรวม และงบกระแสเงินสดเฉพาะบริษัทสำหรับปีนี้สิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงิน

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายใน ที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือผิดพลาด

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติงานตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผล ว่างบการเงินปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าว ผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนองบการเงินโดยถูกต้องตามที่ควรของกิจการ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความคิดเห็นต่อประสิทธิผลของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินโดยรวม

ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ความเห็น

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวม และฐานะการเงินเฉพาะบริษัท ของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของเฉพาะของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 และผลการดำเนินงานรวม และผลการดำเนินงานเฉพาะบริษัท และกระแสเงินสดรวม และกระแสเงินสดเฉพาะบริษัทสำหรับปีนี้สิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ชาญชัย ชัยประสิทธิ์
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760
บริษัท ไพร้ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด
กรุงเทพมหานคร
26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2557

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556

		งบการเงินรวม		งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท		
				(ปรับปรุงใหม่)			(ปรับปรุงใหม่)
		31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	1 มกราคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	1 มกราคม
		พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2555
	หมายเหตุ	บาท	บาท	บาท	บาท	บาท	บาท
สินทรัพย์							
สินทรัพย์หมุนเวียน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	8	1,958,637,392	3,852,838,996	694,425,971	2,082,971	5,051,471	977,900
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน		13,356,900	17,383,211	7,373,833	-	-	-
เงินลงทุนระยะสั้น	9	3,448,628,170	2,295,900,960	4,651,341	-	-	-
เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	10	1,032,551,182	-	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	11	723,504,686	378,777,465	97,835,916	-	-	-
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	27.5	87,240,764	210,772,034	140,742,129	-	-	-
สินค้าคงเหลือ		90,210,619	79,587,903	26,128,736	-	-	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		343,887,487	201,047,982	115,024,798	918,387	901,529	-
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ - สุทธิ		78,686,650	99,289,077	351,470,624	-	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		40,144,187	13,436,177	13,392,997	12,340	-	3,530,000
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		7,816,848,037	7,149,033,805	1,451,046,345	3,013,698	5,953,000	4,507,900
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน							
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน		339,189,114	7,714,350	28,559,991	-	-	-
เงินลงทุนระยะยาว	12	1,312,007,600	10,228,300	3,534,044	-	-	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	13	-	-	-	3,067,114,370	3,067,114,370	-
เงินลงทุนในกิจการร่วมค้า		-	-	-	-	-	403,999,930
เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า							
และอุปกรณ์ - สุทธิ	14	10,956,024,359	3,075,440,519	154,498,165	24	24	2,006
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	15	14,868,736,837	14,868,845,064	7,274,065	1	1	1,052
ค่าความนิยม	16	8,824,825,803	8,824,825,803	286,184,317	-	-	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	2.3, 19	-	-	87,127,663	-	-	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	17	817,647,640	673,281,007	292,419,374	-	-	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		37,118,431,353	27,460,335,043	859,597,619	3,067,114,395	3,067,114,395	404,002,988
รวมสินทรัพย์		44,935,279,390	34,609,368,848	2,310,643,964	3,070,128,093	3,073,067,395	408,510,888

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

		งบการเงินรวม		งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท		
				(ปรับปรุงใหม่)			(ปรับปรุงใหม่)
		31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	1 มกราคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	1 มกราคม
		พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2555
	หมายเหตุ	บาท	บาท	บาท	บาท	บาท	บาท
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น							
หนี้สินหมุนเวียน							
เจ้าหนี้การค้า		152,951,492	70,988,769	54,025,061	-	-	-
เจ้าหนี้อื่น		124,132,639	105,991,639	33,848,064	-	-	-
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	27.6	506,830,215	427,725,470	184,156,928	-	-	-
รายได้รับล่วงหน้า		4,299,163,449	3,582,160,385	1,385,345,343	-	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		1,390,467,580	552,349,337	247,386,536	444,376	376,747	4,577,061
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน							
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		-	-	247,859,915	-	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน							
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	18	615,065,684	137,142,871	2,431,587	-	-	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		150,473,336	66,819,634	-	-	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		32,484,297	19,274,771	7,175,962	8,120,597	109,954	20,736
รวมหนี้สินหมุนเวียน		7,271,568,692	4,962,452,876	2,162,229,396	8,564,973	486,701	4,597,797
หนี้สินไม่หมุนเวียน							
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน		-	-	6,713,256	-	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	18	7,545,773,009	1,783,112,423	4,719,811	-	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	19	3,309,661,779	3,034,141,674	-	-	-	-
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	21	132,997,460	111,846,384	42,203,653	-	-	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		10,988,432,248	4,929,100,481	53,636,720	-	-	-
รวมหนี้สิน		18,260,000,940	9,891,553,357	2,215,866,116	8,564,973	486,701	4,597,797

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

		งบการเงินรวม		งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท		
				(ปรับปรุงใหม่)			(ปรับปรุงใหม่)
		31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	1 มกราคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	1 มกราคม
		พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2555
	หมายเหตุ	บาท	บาท	บาท	บาท	บาท	บาท
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)							
ส่วนของผู้ถือหุ้น							
ทุนเรือนหุ้น	23						
ทุนจดทะเบียน							
หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น							
มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.1 บาท		485,000,000	485,000,000	485,000,000	485,000,000	485,000,000	485,000,000
ทุนที่ออกและชำระแล้ว							
หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น							
มูลค่าที่ได้รับชำระแล้ว							
หุ้นละ 0.1 บาท							
(1 มกราคม 2555:							
4,100,000,000 หุ้น							
มูลค่าที่ได้รับชำระแล้ว							
หุ้นละ 0.1 บาท)		485,000,000	485,000,000	410,000,000	485,000,000	485,000,000	410,000,000
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น		2,599,808,274	2,599,808,274	-	2,599,808,274	2,599,808,274	-
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น							
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วน							
เงินลงทุนในกิจการร่วมค้า		-	-	(15,526,868)	-	-	-
สำรองอื่น		-	(37,047,145)	-	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) สะสม		16,261,079,344	15,211,309,058	(299,695,284)	(23,245,154)	(12,227,580)	(6,086,909)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่		19,345,887,618	18,259,070,187	94,777,848	3,061,563,120	3,072,580,694	403,913,091
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		7,329,390,832	6,458,745,304	-	-	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		26,675,278,450	24,717,815,491	94,777,848	3,061,563,120	3,072,580,694	403,913,091
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		44,935,279,390	34,609,368,848	2,310,643,964	3,070,128,093	3,073,067,395	408,510,888

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
			(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
		พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	หมายเหตุ	บาท	บาท	บาท	บาท
รายได้	24	23,485,042,536	16,102,950,774	-	-
ต้นทุนจากการดำเนินงาน		(19,928,354,155)	(14,018,227,586)	-	-
กำไรขั้นต้น		3,556,688,381	2,084,723,188	-	-
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน		258,151,066	65,156,572	1,416	170,861
กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม		-	14,676,608,801	-	-
รายได้อื่น		670,649,775	387,967,574	773,660	310,301
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย		4,485,489,222	17,214,456,135	775,076	481,162
ค่าใช้จ่ายในการขาย		(1,147,762,163)	(467,336,019)	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		(607,905,725)	(417,390,448)	(11,792,650)	(6,396,660)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้		2,729,821,334	16,329,729,668	(11,017,574)	(5,915,498)
ต้นทุนทางการเงิน		(170,971,996)	(17,421,153)	-	(225,173)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้		2,558,849,338	16,312,308,515	(11,017,574)	(6,140,671)
ภาษีเงินได้	20	(651,177,101)	(435,503,879)	-	-
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปี		1,907,672,237	15,876,804,636	(11,017,574)	(6,140,671)
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น					
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	21	15,929,471	(4,254,785)	-	-
ภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	20	(3,185,894)	850,957	-	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี		12,743,577	(3,403,828)	-	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		1,920,415,814	15,873,400,808	(11,017,574)	(6,140,671)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
			(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
		พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	หมายเหตุ	บาท	บาท	บาท	บาท
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) สุทธิ					
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		1,042,761,319	15,512,876,448	(11,017,574)	(6,140,671)
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		864,910,918	363,928,188	-	-
		1,907,672,237	15,876,804,636	(11,017,574)	(6,140,671)
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวม					
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		1,049,770,286	15,511,004,342	(11,017,574)	(6,140,671)
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		870,645,528	362,396,466	-	-
		1,920,415,814	15,873,400,808	(11,017,574)	(6,140,671)
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น					
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	26	0.2150	3.4134	(0.0023)	(0.0014)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556

		งบการเงินรวม							
		ส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่						ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
					องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น				
	หมายเหตุ	ทุนที่ออกและชำระแล้ว บาท	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น บาท	กำไร (ขาดทุน) สะสม บาท	สำรองอื่น บาท	ผลกระทบจากการเพิ่มสัดส่วนเงินลงทุนในกิจการร่วมค้า บาท	รวมส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่ บาท	บาท	บาท
ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2555									
- ตามที่รายงานไว้เดิม		410,000,000	-	(386,822,947)	-	(15,526,868)	7,650,185	-	7,650,185
รายการปรับปรุงจากการนำมาตรฐานการบัญชีใหม่มาปฏิบัติ	2.3	-	-	87,127,663	-	-	87,127,663	-	87,127,663
ยอดคงเหลือที่ปรับปรุงแล้ว		410,000,000	-	(299,695,284)	-	(15,526,868)	94,777,848	-	94,777,848
การออกหุ้นสามัญ	23	75,000,000	2,700,000,000	-	-	-	2,775,000,000	-	2,775,000,000
ต้นทุนในการทำรายการ	23	-	(100,191,726)	-	-	-	(100,191,726)	-	(100,191,726)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงประเภทเงินลงทุน									
จากกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย - ตามที่รายงานไว้เดิม		-	-	-	-	15,526,868	15,526,868	7,450,775,505	7,466,302,373
ผลกระทบจากการจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์		-	-	-	(37,047,145)	-	(37,047,145)	-	(37,047,145)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี - ตามที่ปรับใหม่		-	-	15,511,004,342	-	-	15,511,004,342	362,396,466	15,873,400,808
การปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง	16	-	-	-	-	-	-	(1,354,426,667)	(1,354,426,667)
ยอดคงเหลือปลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555		485,000,000	2,599,808,274	15,211,309,058	(37,047,145)	-	18,259,070,187	6,458,745,304	24,717,815,491

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนผู้ถือหุ้น (ต่อ)

		งบการเงินรวม						
		ส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่					ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
					องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น			
	หมายเหตุ	ทุนที่ออกและชำระแล้ว บาท	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น บาท	กำไรสะสม บาท	สำรองอื่น บาท	รวมส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่ บาท	บาท	บาท
ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556 - ตามที่รายงานไว้เดิม		485,000,000	2,599,808,274	15,259,409,223	(33,712,692)	18,310,504,805	7,856,117,186	26,166,621,991
รายการปรับปรุงจากการนำมาตรฐานการบัญชีใหม่มาปฏิบัติ	2.3	-	-	(13,012,199)	(3,334,453)	(16,346,652)	(11,469,865)	(27,816,517)
การปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง	6	-	-	(35,087,966)	-	(35,087,966)	(1,385,902,017)	(1,420,989,983)
ยอดคงเหลือที่ปรับปรุงแล้ว		485,000,000	2,599,808,274	15,211,309,058	(37,047,145)	18,259,070,187	6,458,745,304	24,717,815,491
ผลกระทบจากการจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์		-	-	-	37,047,145	37,047,145	-	37,047,145
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	1,049,770,286	-	1,049,770,286	870,645,528	1,920,415,814
ยอดคงเหลือปลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556		485,000,000	2,599,808,274	16,261,079,344	-	19,345,887,618	7,329,390,832	26,675,278,450

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนผู้ถือหุ้น (ต่อ)

		งบการเงินเฉพาะบริษัท			
		ทุนที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	ขาดทุนสะสม	รวม
	หมายเหตุ	บาท	บาท	บาท	บาท
ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2555 - ตามที่รายงานไว้เดิม		410,000,000	-	(6,086,909)	403,913,091
รายการปรับปรุงจากการนำมาตรฐานการบัญชีใหม่มาปฏิบัติ	2.3	-	-	-	-
ยอดคงเหลือที่ปรับปรุงแล้ว		410,000,000	-	(6,086,909)	403,913,091
การออกหุ้นสามัญ	23	75,000,000	2,700,000,000	-	2,775,000,000
ต้นทุนในการทำรายการ	23	-	(100,191,726)	-	(100,191,726)
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี - ตามที่ปรับใหม่		-	-	(6,140,671)	(6,140,671)
ยอดคงเหลือปลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ.2555		485,000,000	2,599,808,274	(12,227,580)	3,072,580,694
ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556 - ตามที่รายงานไว้เดิม		485,000,000	2,599,808,274	(12,227,580)	3,072,580,694
รายการปรับปรุงจากการนำมาตรฐานการบัญชีใหม่มาปฏิบัติ	2.3	-	-	-	-
ยอดคงเหลือที่ปรับปรุงแล้ว		485,000,000	2,599,808,274	(12,227,580)	3,072,580,694
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	(11,017,574)	(11,017,574)
ยอดคงเหลือปลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556		485,000,000	2,599,808,274	(23,245,154)	3,061,563,120

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	หมายเหตุ	บาท	บาท	บาท	บาท
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน					
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้		2,558,849,338	16,312,308,515	(11,017,574)	(6,140,671)
รายการปรับปรุง					
กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม		-	(14,676,608,801)	-	-
ค่าเสื่อมราคา	14	401,631,053	141,359,696	-	1,982
ค่าตัดจำหน่าย	15	4,691,165	3,696,095	-	1,051
ขาดทุนจากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายส่วนปรับปรุง					
อาคารเช่า อุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน		647,460	18,745	-	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	21	38,428,899	22,094,489	-	-
รายจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	22	33,712,691	53,940,308	-	-
(กำไร) ขาดทุนสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน		85,854,062	(49,758,880)	(1,416)	-
กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการปรับมูลค่ายุติธรรม					
ของเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	10	(32,551,182)	-	-	-
ต้นทุนทางการเงิน		170,971,996	17,421,153	-	225,173
รายได้ดอกเบี้ยรับ		(161,794,765)	(81,831,499)	(23,660)	(310,301)
		3,100,440,717	1,742,639,821	(11,042,650)	(6,222,766)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
		บาท	บาท	บาท	บาท
การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน					
- เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน		(327,448,453)	100,327,654	-	-
- ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น		(328,871,752)	(172,558,450)	-	-
- ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน		127,600,550	(9,242,133)	-	-
- สินค้าคงเหลือ		(10,622,716)	(8,008,884)	-	-
- ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		(142,839,505)	20,269,058	(16,858)	(901,529)
- ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ		20,602,427	303,915,759	-	-
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		(26,708,010)	9,683,174	(12,340)	3,530,000
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		(144,366,633)	(102,934,452)	-	-
- เจ้าหนี้การค้า		81,962,723	(32,383,031)	-	-
- เจ้าหนี้อื่น		18,141,000	47,127,820	-	-
- เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน		79,104,745	64,617,283	-	-
- รายได้รับล่วงหน้า		717,003,064	893,720,230	-	-
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		783,526,476	(72,009,136)	67,629	(4,200,314)
- หนี้สินหมุนเวียนอื่น		13,209,526	86,254,949	8,010,643	89,218
เงินสดได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน		3,960,734,159	2,871,419,662	(2,993,576)	(7,705,391)
ดอกเบี้ยรับ		24,904,203	24,551,169	23,660	310,301
ภาษีเงินได้จ่าย		(291,854,734)	(252,971,934)	-	-
ผลประโยชน์พนักงานจ่าย	21	(1,348,352)	-	-	-
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน		3,692,435,276	2,642,998,897	(2,969,916)	(7,395,090)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	หมายเหตุ	บาท	บาท	บาท	บาท
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน					
เงินสดได้มาจากการเปลี่ยนแปลงเงินลงทุน					
จากกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย		-	625,297,714	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อเงินลงทุนในบริษัทย่อย		-	-	-	(2,663,114,440)
เงินสดจ่ายเพื่อเงินลงทุนระยะสั้น		(1,152,727,210)	(1,759,390,954)	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อเงินลงทุนระยะยาว	12	(1,301,779,300)	(1,839,800)	-	-
ยอดซื้อหลักทรัพย์ในเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	10	(2,398,424,325)	-	-	-
ยอดขายหลักทรัพย์ในเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	10	1,398,424,325	-	-	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่า					
และอุปกรณ์		7,129,506	900,489	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อซื้อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า					
และอุปกรณ์		(1,903,710,405)	(739,289,127)	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	15	(4,582,938)	(1,524,302)	-	-
ดอกเบี้ยรับ		117,924,293	45,479,104	-	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน		(5,237,746,054)	(1,830,366,876)	-	(2,663,114,440)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน					
เงินสดรับจากการออกหุ้นสามัญ	23	-	2,587,155,274	-	2,674,808,274
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงิน		(269,439,143)	(19,138,827)	-	-
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน		-	(254,573,171)	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย		(166,777,116)	(17,421,152)	-	(225,173)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน		(436,216,259)	2,296,022,124	-	2,674,583,101

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	หมายเหตุ	บาท	บาท	บาท	บาท
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ		(1,981,527,037)	3,108,654,145	(2,969,916)	4,073,571
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี		3,852,838,996	694,425,971	5,051,471	977,900
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสดและรายการ					
เทียบเท่าเงินสด		87,325,433	49,758,880	1,416	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี		1,958,637,392	3,852,838,996	2,082,971	5,051,471

<u>รายการที่ไม่ใช่เงินสด</u>

รายการที่ไม่ใช่เงินสดที่มีสาระสำคัญในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 และ พ.ศ. 2555 มีดังต่อไปนี้

ซื้ออะไหล่เครื่องบินโดยยังไม่ได้ชำระเงิน		50,396,888	7,202,170	-	-
ซื้อเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน		6,135,366,989	1,926,362,106	-	-
สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้มาจากการเปลี่ยนแปลง					
เงินลงทุนจากกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย	16	-	14,856,000,000	-	-
การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	22	33,712,691	53,940,308	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

1 ข้อมูลทั่วไป

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) เป็นบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศไทย และมีที่อยู่ตามที่ได้จดทะเบียนดังนี้

เลขที่ 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210

หุ้นสามัญของบริษัทได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อวัตถุประสงค์ในการรายงาน จึงรวมเรียกบริษัทและบริษัทย่อยว่าเป็น “กลุ่มบริษัท”

ธุรกิจหลักของบริษัทและบริษัทย่อย สามารถสรุปได้ดังนี้

บริษัทดำเนินธุรกิจหลักเกี่ยวกับการลงทุนในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ซึ่งคือบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยบริษัทมีส่วนได้เสียจากการถือหุ้นร้อยละ 55 (พ.ศ. 2555: ร้อยละ 55)

บริษัทย่อยซึ่งคือ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการสายการบินราคาประหยัด

ตามที่ได้อธิบายในหมายเหตุ 13 ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2555 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด เปลี่ยนจากกิจการร่วมค้าของบริษัทเป็นบริษัทย่อยตามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมระหว่างผู้ถือหุ้น

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2557

2 นโยบายการบัญชี

นโยบายการบัญชีที่สำคัญที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทมีดังต่อไปนี้

2.1 เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายถึงมาตรฐานรายงานทางการเงินไทยที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ว่าด้วยการจัดทำและนำเสนอรายงานทางการเงินภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน ยกเว้นหากอธิบายไว้เป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.1 เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน (ต่อ)

การจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทให้สอดคล้องกับหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย กำหนดให้ใช้ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญและการใช้ดุลยพินิจของผู้บริหารซึ่งจัดทำขึ้นตามกระบวนการในการนำนโยบายการบัญชีของกลุ่มบริษัทไปถือปฏิบัติ ทั้งนี้กลุ่มบริษัทได้เปิดเผยเรื่องการใช้ดุลยพินิจของผู้บริหาร หรือความซับซ้อน หรือเกี่ยวกับข้อสมมติฐานและประมาณการที่มีนัยสำคัญต่องบการเงินในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทฉบับภาษาอังกฤษจัดทำขึ้นจากงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทที่เป็นภาษาไทย ในกรณีที่มีเนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาแตกต่างกัน ให้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

2.2 การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี การปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และการตีความที่เกี่ยวข้อง

2.2.1 มาตรฐานการบัญชีใหม่ มาตรฐานการบัญชีที่มีการปรับปรุงซึ่งมีผลบังคับใช้ ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556 โดยเกี่ยวข้องและมีผลกระทบต่อกลุ่มบริษัท มีดังนี้

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12	เรื่อง ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 8	เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 กำหนดให้กิจการต้องรับรู้ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปี ซึ่งประกอบไปด้วยภาษีเงินได้ปีปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี นโยบายการบัญชีใหม่และผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญต่อกลุ่มบริษัทได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทข้อ 2.3

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552) การเปลี่ยนแปลงของมาตรฐานฉบับนี้ที่มีผลกระทบต่อกลุ่มบริษัทคือเรื่องการพิจารณาสกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงานในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจหลักซึ่งกิจการดำเนินอยู่ กลุ่มบริษัทได้พิจารณาและได้ข้อสรุปว่าสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทเป็นสกุลเงินบาท ดังนั้นการถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552) จึงไม่มีผลกระทบต่อสินทรัพย์ หนี้สินและกำไรสะสมของกลุ่มบริษัท นโยบายการบัญชีเพิ่มใหม่ได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทข้อ 2.4

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 8 กำหนดการนำเสนอส่วนงานดำเนินงานในลักษณะเดียวกับรายงานนำเสนอให้แก่ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงาน นโยบายการบัญชีใหม่ได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทข้อ 2.5 ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีผลกระทบเพียงการเปิดเผยข้อมูลเท่านั้น

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.2 การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี การปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และการตีความที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

2.2.2 การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี การปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งยังไม่มีผลบังคับใช้ และกลุ่มบริษัทยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติ

ก) <u>การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี การปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงินมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2557</u>

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง รายได้
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วม
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง ส่วนได้เสียในการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน

ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทได้ประเมินและเห็นว่าการปรับปรุงมาตรฐานการบัญชีและการปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทที่นำเสนอ

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.2 การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี การปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และการตีความที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

2.2.2 การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี การปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งยังไม่มีผลบังคับใช้ และกลุ่มบริษัทยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติ (ต่อ)

ข) <u>การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการบัญชีที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2557</u>

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 1	เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 4	เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 5	เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะและการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 7	เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่มีเงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 10	เรื่อง งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 12	เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 13	เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 17	เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 18	เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
การตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 15	เรื่อง สิ่งจูงใจสัญญาเช่าดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 27	เรื่อง การประเมินเนื้อหาของรายการที่เกี่ยวกับรูปแบบของกฎหมายตามสัญญาเช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 32	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.2 การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี การปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และการตีความที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

2.2.2 การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี การปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งยังไม่มีผลบังคับใช้ และกลุ่มบริษัทยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติ (ต่อ)

ข) <u>การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการบัญชีที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2557</u> (ต่อ)

ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทได้ประเมินและเห็นว่าการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการบัญชีดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทที่นำเสนอ ยกเว้นการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ดังต่อไปนี้

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 13 ให้คำอธิบายเกี่ยวกับกรณีที่ขายสินค้าหรือให้บริการพร้อมกับให้สิทธิพิเศษแก่ลูกค้า (เช่น คะแนนหรือได้รับสินค้าโดยไม่ต้องจ่ายค่าตอบแทน) ว่าเป็นรายการที่มีหลายองค์ประกอบและสิ่งตอบแทนที่ได้รับหรือค้างรับจากลูกค้าต้องปันส่วนให้แต่ละองค์ประกอบของรายการ โดยใช้มูลค่ายุติธรรม ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทอยู่ในระหว่างการประเมินผลกระทบจากการปฏิบัติตามการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้

ค) <u>มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559</u>

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 4 เรื่อง สัญญาประกันภัย

ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทได้ประเมินและเห็นว่ามาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทที่นำเสนอ

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.3 ภาษีเงินได้ปีปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปีประกอบด้วย ภาษีเงินได้ของปีปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ภาษีเงินได้จะรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน ยกเว้นส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น หรือรับรู้โดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น ในกรณีนี้ ภาษีเงินได้ต้องรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น หรือโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นตามลำดับ

ภาษีเงินได้ของปีปัจจุบันคำนวณจากอัตราภาษีตามกฎหมายภาษีอากรที่มีผลบังคับใช้อยู่ หรือที่คาดได้ค่อนข้างแน่ว่าจะมีผลบังคับใช้ภายในสิ้นรอบระยะเวลาที่รายงานในประเทศที่บริษัทย่อยของบริษัทได้ดำเนินงานและเกิดรายได้ทางภาษี ผู้บริหารจะประเมินสถานะของการยื่นแบบแสดงรายการภาษีเป็นงวด ๆ โดยคำนึงถึงสถานการณ์ที่สามารถนำกฎหมายภาษีอากรไปปฏิบัติซึ่งขึ้นอยู่กับการตีความและจะตั้งประมาณการค่าใช้จ่ายภาษีอากร หากคาดว่าจะต้องจ่ายชำระเจ้าหน้าที่ภาษีอากร

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีตั้งเต็มจำนวนตามวิธีหนี้สิน เมื่อเกิดผลต่างชั่วคราวระหว่างฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สิน และราคาตามบัญชีที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท อย่างไรก็ตามกลุ่มบริษัทจะไม่รับรู้ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกิดจากการรับรู้เริ่มแรกของรายการสินทรัพย์หรือรายการหนี้สินที่เกิดจากรายการที่ไม่ใช่การรวมธุรกิจ และ ณ วันที่เกิดรายการ รายการนั้นไม่มีผลกระทบต่อกำไรทางบัญชีและกำไร (ขาดทุน) ทางภาษี ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีคำนวณจากอัตราภาษี (และกฎหมายภาษีอากร) ที่มีผลบังคับใช้อยู่ หรือที่คาดได้ค่อนข้างแน่ว่าจะมีผลบังคับใช้ภายในสิ้นรอบระยะเวลาที่รายงานและคาดว่าอัตราภาษีดังกล่าวจะนำไปใช้เมื่อสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องได้รับประโยชน์ หรือหนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชีได้มีการจ่ายชำระ

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีจะรับรู้หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีเพียงพอที่จะนำจำนวนผลต่างชั่วคราวนั้นมาใช้ประโยชน์ กลุ่มบริษัทได้ตั้งภาษีเงินได้รอตัดบัญชีโดยพิจารณาจากผลต่างชั่วคราวของเงินลงทุนในบริษัทย่อยที่ต้องเสียภาษีเว้นแต่กลุ่มบริษัทสามารถควบคุมจังหวะเวลาของการกลับรายการผลต่างชั่วคราวและการกลับรายการผลต่างชั่วคราวมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่าจะไม่เกิดขึ้นได้ภายในระยะเวลาที่คาดการณ์ได้ในอนาคต

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะแสดงหักกลบกันก็ต่อเมื่อกิจการมีสิทธิตามกฎหมายที่จะนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้ของปีปัจจุบันมาหักกลบกับหนี้สินภาษีเงินได้ของปีปัจจุบัน และทั้งสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเกี่ยวข้องกับภาษีเงินได้ที่ประเมินโดยหน่วยงานจัดเก็บภาษีหน่วยงานเดียวกันโดยการเรียกเก็บเป็นหน่วยภาษีเดียวกันหรือหน่วยภาษีต่างกันซึ่งตั้งใจจะจ่ายหนี้สินและสินทรัพย์ภาษีเงินได้ของปีปัจจุบันด้วยยอดสุทธิ

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.3 ภาษีเงินได้ปีปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี (ต่อ)

กลุ่มบริษัทนำมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 เกี่ยวข้องกับภาษีเงินได้ปีปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556 โดยการปรับปรุงย้อนหลัง ผลกระทบของการนำมาตรฐานข้างต้นมาปฏิบัติมีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะบริษัท
	บาท	บาท
งบแสดงฐานะการเงิน		
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี		
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2555 (ตามวิธีสัดส่วน) เพิ่มขึ้น	87,127,663	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี - สุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 เพิ่มขึ้น	27,816,517	-
ขาดทุนสะสม ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2555 (ตามวิธีสัดส่วน) ลดลง	87,127,663	-
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น - สำรองอื่น		
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 ลดลง	3,334,453	-
กำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 ลดลง	13,012,199	-
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 ลดลง	11,469,865	-
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี		
ภาษีเงินได้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 เพิ่มขึ้น	125,293,338	-
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 ลดลง	0.0221	-

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.4 การแปลงค่าเงินตราต่างประเทศ

(ก) สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานและสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

รายการที่รวมในงบการเงินของแต่ละบริษัทในกลุ่มบริษัทถูกวัดมูลค่าโดยใช้สกุลเงินของสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจหลักที่บริษัทดำเนินงานอยู่ (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทแสดงในสกุลเงินบาทซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานและที่ใช้นำเสนองบการเงินของกลุ่มบริษัทและบริษัท

(ข) รายการและยอดคงเหลือ

รายการที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการหรือวันที่ตีราคาหากรายการนั้นถูกวัดมูลค่าใหม่ รายการกำไรและรายการขาดทุนที่เกิดจากการรับหรือจ่ายชำระที่เป็นเงินตราต่างประเทศ และที่เกิดจากการแปลงค่าสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศ ได้บันทึกไว้ในกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

เมื่อมีการรับรู้รายการกำไรหรือขาดทุนของรายการที่ไม่เป็นตัวเงินไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น องค์ประกอบของอัตราแลกเปลี่ยนทั้งหมดของกำไรหรือขาดทุนนั้นจะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นด้วย ในทางตรงข้ามการรับรู้กำไรหรือขาดทุนของรายการที่ไม่เป็นตัวเงินไว้ในกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ องค์ประกอบของอัตราแลกเปลี่ยนทั้งหมดของกำไรหรือขาดทุนนั้นจะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จด้วย

(ค) กลุ่มบริษัท

การแปลงค่าผลการดำเนินงานและฐานะการเงินของบริษัทในกลุ่มบริษัท (ที่มิใช่สกุลเงินของเศรษฐกิจที่มีภาวะเงินเฟ้อรุนแรง) ซึ่งมีสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานแตกต่างจากสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงินได้ถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงินดังนี้

- สินทรัพย์และหนี้สินที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินแต่ละปีแปลงค่าด้วยอัตราปิด ณ วันที่ของแต่ละงบแสดงฐานะการเงินนั้น
- รายได้และค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จแต่ละปีแปลงค่าด้วยอัตราถัวเฉลี่ย และ
- ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนทั้งหมดรับรู้เป็นองค์ประกอบแยกต่างหากในส่วนของผู้ถือหุ้น

2.5 ข้อมูลจำแนกตามส่วนงาน

ส่วนงานดำเนินงานได้ถูกรายงานในลักษณะเดียวกับรายงานภายในที่นำเสนอให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงาน ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานหมายถึงบุคคลที่มีหน้าที่ในการจัดสรรทรัพยากรและประเมินผลการปฏิบัติงานของส่วนงานดำเนินงาน ซึ่งพิจารณาว่าคือคณะกรรมการบริษัทที่ทำการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.6 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดหมายรวมถึงเงินสดในมือ เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถาม และเงินลงทุนระยะสั้นอื่นที่มีสภาพคล่องสูงซึ่งมีอายุไม่เกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่ติดภาระค้ำประกัน

2.7 เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล

เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคลประกอบด้วย เงินลงทุนในเงินฝากประจำ พันธบัตรรัฐบาล และตราสารหนี้ ซึ่งถูกจัดประเภทเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อค้า การจัดประเภทดังกล่าวขึ้นอยู่กับจุดมุ่งหมายขณะลงทุน ฝ่ายบริหารจะเป็นผู้กำหนดการจัดประเภทที่เหมาะสมสำหรับเงินลงทุน ณ เวลาลงทุนและทบทวนการจัดประเภทเป็นระยะ

เงินลงทุนเพื่อค้า คือเงินลงทุนเพื่อจุดมุ่งหมายหลักในการหากำไรจากการเปลี่ยนแปลงราคาในช่วงเวลาสั้นและแสดงรวมไว้ในสินทรัพย์หมุนเวียน

เงินลงทุนรับรู้มูลค่าเริ่มแรกด้วยราคาทุน ซึ่งหมายถึงมูลค่ายุติธรรมของสิ่งตอบแทนที่ให้ไปเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินลงทุนนั้นรวมทั้งค่าใช้จ่ายในการทำรายการ

เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อค้าวัดมูลค่าในเวลาต่อมาด้วยมูลค่ายุติธรรม มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนวัดตามราคาเสนอซื้อที่อ้างอิงจากธนาคารผู้ออกตราสาร ณ วันทำการสุดท้ายของวันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน โดยอ้างอิงราคาเสนอซื้อล่าสุดจากศูนย์ซื้อขายตราสารหนี้ไทย รายการกำไรและขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินลงทุนเพื่อค้ารับรู้เป็นกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ในการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างมูลค่ายุติธรรมของผลตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายเมื่อเปรียบเทียบกับราคาตามบัญชีของเงินลงทุนนั้นจะบันทึกรวมอยู่ในกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ กรณีที่จำหน่ายเงินลงทุนที่ถือไว้ในตราสารหนี้ชนิดเดียวกันออกไปบางส่วน ราคาตามบัญชีของเงินลงทุนที่จำหน่ายจะกำหนดโดยใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยราคาตามบัญชีจากจำนวนทั้งหมดที่ถือไว้

2.8 ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้ารับรู้เริ่มแรกด้วยมูลค่าตามใบแจ้งหนี้ และจะวัดมูลค่าต่อมาด้วยจำนวนเงินที่เหลืออยู่หักด้วยค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญซึ่งประมาณจากการสอบทานยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นปี ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญหมายถึงผลต่างระหว่างราคาตามบัญชีของลูกหนี้การค้าเปรียบเทียบกับมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับจากลูกหนี้การค้า หนี้สูญที่เกิดขึ้นในระหว่างปีจะรับรู้ไว้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายในการบริหาร

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.9 สินค้าคงเหลือ

สินค้าคงเหลือประกอบด้วย อาหาร เครื่องดื่ม ของที่ระลึก และวัสดุสิ้นเปลือง

อาหาร เครื่องดื่ม และของที่ระลึก แสดงด้วยราคาทุนหรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า ราคาทุนของสินค้าคำนวณโดยวิธีเข้าก่อน - ออกก่อน ต้นทุนของการซื้อประกอบด้วยราคาซื้อ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อสินค้านั้น เช่น ค่าอากรขาเข้า ค่าขนส่ง หักด้วยส่วนลด และเงินที่ได้รับคืนจากการซื้อสินค้า

วัสดุสิ้นเปลืองสำหรับใช้ภายในกิจการเพื่อการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน แสดงด้วยราคาทุนหรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า ราคาทุนของสินค้าคำนวณโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และประกอบด้วยราคาซื้อ และต้นทุนแปลงสภาพที่เกิดขึ้นเพื่อให้สินค้าคงเหลือนั้นอยู่ในสถานที่และอยู่ในสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

มูลค่าสุทธิที่จะได้รับประมาณจากราคาที่คาดว่าจะขายได้ตามปกติของธุรกิจหักด้วยค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการขาย กลุ่มบริษัทบันทึกบัญชีค่าเผื่อการลดมูลค่าของสินค้าเก่า ล้าสมัย หรือเสื่อมคุณภาพเท่าที่จำเป็น

2.10 เงินลงทุน

กลุ่มบริษัทจัดประเภทเงินลงทุนที่นอกเหนือจากเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม และส่วนได้เสียในกิจการร่วมค้า เป็น 2 ประเภท คือ 1. เงินลงทุนที่ถือไว้จนครบกำหนด และ 2. เงินลงทุนทั่วไป การจัดประเภทขึ้นอยู่กับจุดมุ่งหมายขณะลงทุน ฝ่ายบริหารจะเป็นผู้กำหนดการจัดประเภทที่เหมาะสมสำหรับเงินลงทุน ณ เวลาลงทุนและทบทวนการจัดประเภทเป็นระยะ

(1) เงินลงทุนที่ถือไว้จนครบกำหนด คือ เงินลงทุนที่มีกำหนดเวลาและผู้บริหารตั้งใจแน่วแน่และมีความสามารถถือไว้จนครบกำหนดได้แสดงรวมไว้ในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน เว้นแต่จะครบกำหนดภายใน 12 เดือนนับแต่วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานก็จะแสดงไว้ในสินทรัพย์หมุนเวียน

(2) เงินลงทุนทั่วไป คือ เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่มีตลาดซื้อขายคล่องรองรับ

เงินลงทุนทั้ง 2 ประเภทรับรู้มูลค่าเริ่มแรกด้วยราคาทุน ซึ่งหมายถึงมูลค่ายุติธรรมของสิ่งตอบแทนที่ให้ไปเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินลงทุนนั้นรวมทั้งค่าใช้จ่ายในการทำรายการ

เงินลงทุนที่จะถือไว้จนครบกำหนดวัดมูลค่าภายหลังการได้มาด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง หักด้วยค่าเผื่อการด้อยค่า

เงินลงทุนทั่วไป แสดงด้วยราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่า

กลุ่มบริษัทจะทดสอบค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าเงินลงทุนนั้นอาจมีค่าเผื่อการด้อยค่าเกิดขึ้น หากราคาตามบัญชีของเงินลงทุนสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน กลุ่มบริษัทจะบันทึกรายการขาดทุนจากค่าเผื่อการด้อยค่ารวมไว้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ในการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างมูลค่ายุติธรรมของผลตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายเมื่อเปรียบเทียบกับราคาตามบัญชีของเงินลงทุนนั้นจะบันทึกรวมอยู่ในกำไรหรือขาดทุน กรณีที่จำหน่ายเงินลงทุนที่ถือไว้ในตราสารหนี้หรือตราสารทุนชนิดเดียวกันออกไปบางส่วน ราคาตามบัญชีของเงินลงทุนที่จำหน่ายจะกำหนดโดยใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยราคาตามบัญชีจากจำนวนทั้งหมดที่ถือไว้

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.11 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัทย่อยหมายถึงกิจการ (ซึ่งรวมถึงกิจการเฉพาะกิจ) ที่กลุ่มบริษัทมีอำนาจในการควบคุมนโยบายการเงินและการดำเนินงาน และโดยทั่วไปแล้วกลุ่มบริษัทจะถือหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงมากกว่ากึ่งหนึ่ง ในการประเมินว่ากลุ่มบริษัทมีการควบคุมบริษัทอื่นหรือไม่ กิจการต้องพิจารณาถึงการมีอยู่และผลกระทบจากสิทธิในการออกเสียงที่เป็นไปได้ที่กิจการสามารถใช้สิทธิหรือแปลงสภาพตราสารนั้นในปัจจุบันรวมถึงสิทธิในการออกเสียงที่เป็นไปได้ซึ่งกิจการอื่นถืออยู่ด้วย กลุ่มบริษัทรวมงบการเงินของบริษัทย่อยไว้ในงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทมีอำนาจในการควบคุมและต้องไม่นำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมนับจากวันที่กลุ่มบริษัทสูญเสียอำนาจควบคุม

กลุ่มบริษัทบันทึกบัญชีการรวมธุรกิจโดยใช้วิธีการซื้อ สิ่งตอบแทนที่โอนให้สำหรับการซื้อบริษัทย่อย ต้องวัดด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ผู้ซื้อ โอนให้และหนี้สินที่ก่อขึ้นและส่วนได้เสียในส่วนของผู้ถือหุ้นที่ออกโดยกลุ่มบริษัท รวมถึงมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ หรือหนี้สินที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระ ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการซื้อจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดขึ้น และวัดมูลค่าเริ่มแรกของสินทรัพย์ที่ได้มาที่ระบุได้และหนี้สินและหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้นในการรวมธุรกิจด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ซื้อ ในการรวมธุรกิจแต่ละครั้ง กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในผู้ถูกซื้อด้วยมูลค่ายุติธรรม หรือ มูลค่าของสินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้ของผู้ถูกซื้อตามสัดส่วนของหุ้นที่ถือ

สำหรับงบการเงินเฉพาะบริษัท เงินลงทุนในบริษัทย่อยจะบันทึกบัญชีด้วยราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่า

กรณีที่มูลค่าสิ่งตอบแทนที่โอนให้ มูลค่าส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในผู้ถูกซื้อ และมูลค่ายุติธรรม ณ วันซื้อธุรกิจของส่วนได้เสียในส่วนของผู้ถือหุ้นของผู้ถูกซื้อที่ผู้ซื้อถืออยู่ก่อนการรวมธุรกิจ มากกว่ามูลค่าสุทธิ ณ วันที่ซื้อของสินทรัพย์ที่ได้มาที่ระบุได้และหนี้สินที่รับมา ผู้ซื้อต้องรับรู้ค่าความนิยม หากน้อยกว่าเนื่องจากมีการต่อรองราคาซื้อ จะรับรู้ส่วนต่างโดยตรงไปยังงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับรายการระหว่างกันยอดคงเหลือ และรายการกำไรหรือขาดทุนที่ยังไม่ได้เกิดขึ้นจริงระหว่างกลุ่มบริษัท จะถูกตัดบัญชีออก เว้นแต่รายการขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงซึ่งกลุ่มบริษัทจะไม่สามารถได้รับคืน ในกรณีที่มีความจำเป็นนโยบายการบัญชีของบริษัทย่อยจะถูกเปลี่ยนเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการบัญชีของกลุ่มบริษัท

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.12 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์

เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์รับรู้ตามราคาทุนหักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสม ต้นทุนเริ่มแรกจะรวมต้นทุนทางตรงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อสินทรัพย์นั้น

ต้นทุนที่เกิดขึ้นภายหลังจะรวมอยู่ในมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือรับรู้แยกเป็นอีกสินทรัพย์หนึ่งตามความเหมาะสม เมื่อคาดว่าสินทรัพย์นั้นจะให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตแก่กลุ่มบริษัท และต้นทุนดังกล่าวสามารถวัดมูลค่าได้อย่างน่าเชื่อถือ ทั้งนี้ราคาตามบัญชีของชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดออกไป สำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาอื่นๆ จะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในงวดที่เกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคาคำนวณโดยวิธีเส้นตรง เพื่อลดราคาตามบัญชีของสินทรัพย์แต่ละชนิดให้เท่ากับมูลค่าคงเหลือตลอดอายุการให้ประโยชน์ที่ได้ประมาณการไว้ของสินทรัพย์ดังต่อไปนี้

เครื่องบิน	5 - 25 ปี
อะไหล่เครื่องบิน	10 ปี
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	5 ปี
คอมพิวเตอร์	5 ปี
เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์สำนักงาน	5 ปี
อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	5 ปี
ยานพาหนะ	5 ปี

กลุ่มบริษัทได้มีการทบทวนและปรับปรุง (ในกรณีที่เหมาะสม) มูลค่าคงเหลือและอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ให้เหมาะสมทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

ในกรณีที่ราคาตามบัญชีสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ราคาตามบัญชีจะถูกปรับลดให้เท่ากับมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนทันที

รายการกำไรและขาดทุนจากการจำหน่ายกำหนดโดยเปรียบเทียบสิ่งตอบแทนที่ได้รับกับราคาตามบัญชีจะรวมไว้อยู่ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.13 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

2.13.1 สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด

สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดรับรู้ตามราคาทุนหักด้วยค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดถูกพิจารณาว่ามีอายุการใช้งานไม่ทราบแน่นอน (indefinite useful life) เนื่องจากการใช้งานของสิทธิดังกล่าวยังคงมีอยู่ตลอดและสามารถคาดการณ์ได้ในอนาคตโดยมีเงื่อนไขว่าข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ขั้นต่ำนั้นได้รับการปฏิบัติตามสิทธิดังกล่าวได้รับการทดสอบการด้อยค่าทุกปีและเมื่อมีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า

2.13.2 โปรแกรมคอมพิวเตอร์

สิทธิการใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ซื้อมาโดยมีลักษณะเฉพาะบันทึกเป็นสินทรัพย์โดยคำนวณจากต้นทุนในการได้มาและการดำเนินการให้โปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นสามารถนำมาใช้งานได้ตามประสงค์ โดยจะตัดจำหน่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุประมาณการให้ประโยชน์ภายในระยะเวลา 5 ปี

2.14 ค่าความนิยม

ค่าความนิยมคือส่วนของต้นทุนของเงินลงทุนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของส่วนแบ่งที่บริษัทมีในสินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้ของบริษัทย่อย ณ วันที่ได้มาซึ่งบริษัทย่อยนั้น ค่าความนิยมที่เกิดจากการได้มาซึ่งบริษัทย่อยแสดงเป็นค่าความนิยมในงบแสดงฐานะการเงินรวม แต่จะแสดงรวมเป็นส่วนหนึ่งของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยในงบการเงินเฉพาะบริษัท ในการทดสอบการด้อยค่าของค่าความนิยม ค่าความนิยมจะถูกปันส่วนไปยังหน่วยที่ก่อให้เกิดกระแสเงินสด โดยที่หน่วยนั้นอาจจะเป็นหน่วยเดียวหรือหลายหน่วยรวมกันซึ่งคาดว่าจะได้รับประโยชน์จากค่าความนิยมที่เกิดจากการรวมธุรกิจ

ค่าความนิยมจะถูกทดสอบการด้อยค่าโดยรวมเป็นส่วนหนึ่งของเงินลงทุนในบริษัทย่อย

ค่าความนิยมจะต้องถูกทดสอบการด้อยค่าทุกปี และแสดงด้วยราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม ค่าเผื่อการด้อยค่าของค่าความนิยมที่รับรู้แล้วจะไม่มีการกลับรายการ ทั้งนี้มูลค่าคงเหลือตามบัญชีของค่าความนิยมจะถูกรวมในการคำนวณงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเมื่อมีการขายกิจการ

2.15 สัญญาเช่า - กรณีที่กลุ่มบริษัทเป็นผู้เช่า

สัญญาเช่าสินทรัพย์ซึ่งผู้เช่าเป็นผู้รับความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเกือบทั้งหมดถือเป็นสัญญาเช่าการเงินซึ่งจะบันทึกเป็นรายจ่ายฝ่ายทุน ณ วันที่ทำสัญญาเช่าด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่เช่า หรือมูลค่าปัจจุบันสุทธิของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายดังกล่าวจะปันส่วนระหว่างหนี้สินและค่าใช้จ่ายทางการเงินเพื่อให้ได้อัตราดอกเบี้ยคงที่ต่อหนี้สินคงค้างอยู่ โดยพิจารณาแยกแต่ละสัญญา ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าหักค่าใช้จ่ายทางการเงินจะบันทึกเป็นหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน ส่วนดอกเบี้ยจ่ายจะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จตลอดอายุของสัญญาเช่า สินทรัพย์ที่ได้มาตามสัญญาเช่าการเงินจะคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.15 สัญญาเช่า - กรณีที่กลุ่มบริษัทเป็นผู้เช่า (ต่อ)

สัญญาเช่าสินทรัพย์ซึ่งผู้ให้เช่าเป็นผู้รับความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเป็นส่วนใหญ่ สัญญาเช่านั้นถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน เงินที่ต้องจ่ายภายใต้สัญญาเช่าดังกล่าว (สุทธิจากสิ่งตอบแทนจูงใจที่ได้รับจากผู้ให้เช่า) จะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยใช้วิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่านั้น

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการยกเลิกสัญญาเช่าดำเนินงานก่อนหมดอายุการเช่า เช่น เบี้ยปรับที่ต้องจ่ายให้ผู้ให้เช่าจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในรอบระยะเวลาบัญชีที่การยกเลิกนั้นเกิดขึ้น

2.16 ผลประโยชน์พนักงาน

2.16.1 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กลุ่มบริษัทจัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่งเป็นแผนการจ่ายสมทบตามที่กำหนดไว้ สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกไปจากสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัท และมีการบริหารโดยผู้จัดการกองทุนภายนอก กองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้รับเงินสะสมเข้ากองทุนจากพนักงานและเงินสมทบจากกลุ่มบริษัท กลุ่มบริษัทไม่มีภาระผูกพันทางกฎหมายหรือภาระผูกพันจากการอนุมานที่จะต้องจ่ายเงินเพิ่ม ถึงแม้กองทุนไม่มีสินทรัพย์เพียงพอที่จะจ่ายให้พนักงานทั้งหมดสำหรับการให้บริการจากพนักงานทั้งในอดีตและปัจจุบัน เงินจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เกิดรายการนั้น

2.16.2 ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ

ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ คือ โครงการผลประโยชน์ที่พนักงานจะได้รับตามกฎหมายแรงงานไทยเมื่อเกษียณอายุซึ่งขึ้นอยู่กับอายุและจำนวนปีที่ทำงาน

หนี้สินผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุจะถูกรับรู้ในงบแสดงฐานะการเงินโดยคิดจากมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน และปรับปรุงด้วยกำไรขาดทุนทางคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ยังไม่เกิดขึ้นและต้นทุนบริการในอดีต ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุถูกคำนวณขึ้นโดยผู้ชำนาญทางคณิตศาสตร์ประกันภัยอิสระ โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุคำนวณจากการคิดลดกระแสเงินสดที่ต้องจ่ายในอนาคตโดยใช้อัตราดอกเบี้ยตามพันธบัตรรัฐบาลที่มีหน่วยเงินตราเดียวกับผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุที่ต้องจ่ายและมีระยะเวลาการครบกำหนดใกล้เคียงกับภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ กำไรขาดทุนทางคณิตศาสตร์ประกันภัยที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์ และการเปลี่ยนสมมติฐานทางการคำนวณจะรับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้นผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในงวดที่เกิดขึ้น

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.17 การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

กลุ่มบริษัทดำเนินโครงการผลตอบแทนพนักงานโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ที่ชำระด้วยตราสารทุน โดยที่กิจการได้รับบริการจากพนักงานเป็นสิ่งตอบแทนสำหรับตราสารทุนที่กิจการออกให้ มูลค่ายุติธรรมของบริการของพนักงานเพื่อแลกเปลี่ยนกับการให้หุ้นจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย จำนวนรวมที่ตัดเป็นค่าใช้จ่ายจะอ้างอิงจากมูลค่ายุติธรรมของหุ้นที่ออกให้โดย

- รวมเงื่อนไขทางการตลาด และ
- ไม่รวมผลกระทบของการบริการและเงื่อนไขการได้รับหุ้นที่ไม่ใช่เงื่อนไขการตลาด (พนักงานจะยังเป็นพนักงานของกิจการในช่วงเวลาที่กำหนด)

เงื่อนไขการได้รับหุ้นที่ไม่ใช่เงื่อนไขทางตลาดจะรวมอยู่ในข้อสมมติฐานเกี่ยวกับจำนวนของหุ้นที่คาดว่าจะได้รับ ค่าใช้จ่ายทั้งหมดจะรับรู้ตลอดระยะเวลาได้รับบริการ ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขการได้รับหุ้นที่กำหนดไว้ กลุ่มบริษัทจะทบทวนการประเมินจำนวนของหุ้นที่คาดว่าจะได้รับ ซึ่งขึ้นกับเงื่อนไขการได้รับหุ้นที่ไม่ใช่เงื่อนไขการตลาด และจะรับรู้ผลกระทบของการปรับปรุงประมาณการเริ่มแรก (ถ้ามี) ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จพร้อมกับการปรับปรุงรายการไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่สิ้นรอบระยะเวลาการรายงาน

กรณีที่บริษัทให้ตราสารทุนแก่พนักงานของบริษัทย่อยในกลุ่มบริษัท กลุ่มบริษัทต้องวัดมูลค่ายุติธรรมของบริการของพนักงานโดยอ้างอิงกับมูลค่ายุติธรรมของตราสารทุนที่ออกให้ มูลค่าของตราสารทุนเหล่านั้นต้องวัด ณ วันที่ให้หุ้น ซึ่งจะรับรู้ตลอดระยะเวลาที่ได้รับหุ้น

2.18 ประมาณการหนี้สิน

กลุ่มบริษัทจะบันทึกประมาณการหนี้สินซึ่งไม่รวมถึงประมาณการหนี้สินสำหรับผลตอบแทนพนักงานอันเป็นภาระผูกพันในปัจจุบันตามกฎหมายหรือตามข้อตกลงที่จัดทำไว้ อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากเหตุการณ์ในอดีต ซึ่งการชำระภาระผูกพันนั้นมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่าจะส่งผลให้กลุ่มบริษัทต้องสูญเสียทรัพยากรออกไป และตามประมาณการที่น่าเชื่อถือของจำนวนที่ต้องจ่าย ในกรณีที่กลุ่มบริษัทคาดว่าประมาณการหนี้สินเป็นรายจ่ายที่จะได้รับคืน กลุ่มบริษัทจะบันทึกเป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อคาดว่าน่าจะได้รับรายจ่ายนั้นคืนอย่างแน่นอน

2.19 ทุนเรือนหุ้น

หุ้นสามัญจะถูกจัดประเภทเป็นส่วนของผู้ถือหุ้น

ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นเกี่ยวกับการออกหุ้นใหม่ที่จ่ายออกไปนอกเหนือจากการรวมธุรกิจ จะแสดงรายการดังกล่าวด้วยจำนวนเงินสุทธิจากภาษีไว้เป็นรายการหักในส่วนของผู้ถือหุ้นโดยนำไปหักจากสิ่งตอบแทนที่ได้รับจากการออกหุ้น ต้นทุนการออกหุ้นที่เกิดขึ้นโดยตรงกับการรวมธุรกิจจะถูกรวมไว้ในต้นทุนการได้มาของเงินทุน

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.20 การรับรู้รายได้

รายได้ค่าโดยสารและการบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารเครื่องบิน เช่น ค่าน้ำหนักสัมภาระ ค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง ค่าธรรมเนียมการยกเลิกและการเปลี่ยนแปลงข้อมูลในบัตรโดยสาร รับรู้เมื่อได้ให้บริการแก่ลูกค้าแล้ว มูลค่าการขายที่นั่งซึ่งยังไม่ได้ให้บริการได้ถูกบันทึกรวมไว้ในรายได้รับล่วงหน้า

รายได้จากการขายประกอบด้วยมูลค่าที่จะได้รับจากการขายสินค้าเป็นจำนวนเงินสุทธิจากภาษีขาย เงินคืนและส่วนลด รายได้จากการขายสินค้ารับรู้เมื่อผู้ซื้อรับโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนที่เป็นสาระสำคัญของความเป็นเจ้าของสินค้า

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยพิจารณาจากจำนวนเงินต้นที่เป็นยอดคงเหลือในบัญชีและพิจารณาจากอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงของช่วงเวลาจนถึงวันครบอายุสำหรับการบันทึกค้างรับของกลุ่มบริษัท

รายได้อื่นรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน

3.1 ปัจจัยความเสี่ยงทางการเงิน

กิจกรรมของกลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงทางการเงินซึ่งรวมถึงผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันและการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ แผนการจัดการความเสี่ยงโดยรวมของกลุ่มบริษัทจึงมุ่งเน้นความผันผวนของตลาดการเงินและแสวงหาวิธีการลดผลกระทบที่ทำให้เสียหายต่อผลการดำเนินงานทางการเงินให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ กลุ่มบริษัทไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการค้าหรือเก็งกำไร

ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมัน ทั้งนี้ AirAsia Berhad ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งเป็นผู้ดำเนินการในการจัดการความเสี่ยงการผันผวนของราคาน้ำมันให้กับกลุ่มบริษัท (หมายเหตุฯ 3.2)

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

สินทรัพย์ที่เป็นเงินตราต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นเงินฝากสถาบันการเงิน เงินมัดจำ และลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน ส่วนหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นเจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดจากสกุลเงินตราต่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ กลุ่มบริษัทมีการจัดการความเสี่ยงโดยจับคู่ระหว่างหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศกับลูกหนี้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศสกุลเดียวกัน (Natural hedge) อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทใช้สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับเงินฝากประจำ (หมายเหตุฯ 3.2)

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

3.1 ปัจจัยความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกลุ่มบริษัทเกิดจากหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินและเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินคิดอัตราดอกเบี้ยแบบผันแปรและเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันคิดอัตราดอกเบี้ยแบบคงที่ ทั้งนี้ผู้บริหารพิจารณาเห็นว่าความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยไม่เป็นสาระสำคัญ อย่างไรก็ตาม การทำอนุพันธ์ทางการเงินเกี่ยวกับอัตราดอกเบี้ยที่อาจเกิดขึ้นต้องได้รับอนุมัติโดยคณะกรรมการของกลุ่มบริษัทก่อน

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

รายได้ส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทได้แก่ รายได้ค่าโดยสาร ซึ่งลูกค้าส่วนใหญ่จะจ่ายให้ล่วงหน้า ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อซึ่งเกิดจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันนั้นอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้น ผู้บริหารจึงมีความเห็นว่าความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่เป็นสาระสำคัญ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทไม่ได้ทำสัญญาอนุพันธ์ทางการเงินใดที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ สำหรับรายการเงินสดกลุ่มบริษัทเลือกที่จะทำรายการกับสถาบันการเงินที่มีคุณภาพและมีความน่าเชื่อถือสูง

ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

การจัดการความเสี่ยงด้านสภาพคล่องอย่างรอบคอบหมายถึงการดำรงไว้ซึ่งเงินสดและหลักทรัพย์ที่มีตลาดรองรับอย่างเพียงพอ ความสามารถในการหาแหล่งเงินทุนที่เพียงพอและความสามารถในการปิดฐานะความเสี่ยง ส่วนงานบริหารการเงินของกลุ่มบริษัทตั้งเป้าหมายจะดำรงความยืดหยุ่นในการระดมเงินทุนโดยการรักษาวงเงินสินเชื่อให้มีความเพียงพอ เนื่องจากลักษณะทางธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

3.2 การบัญชีสำหรับตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเครื่องมือทางการเงินและกิจกรรมป้องกันความเสี่ยง

ตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเครื่องมือทางการเงินหลักที่กลุ่มบริษัทใช้ในการจัดการความเสี่ยงคือ สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันและสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

AirAsia Berhad ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งเป็นคู่สัญญาในการทำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันกับบุคคลที่สาม โดยสัญญาดังกล่าวช่วยป้องกันความเสี่ยงให้กับกลุ่มบริษัทจากความเคลื่อนไหวของราคาน้ำมัน ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทได้เข้าทำสัญญากับ AirAsia Berhad ภายใต้ข้อตกลงว่ากำไรหรือขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนมายังกลุ่มบริษัททุกเดือน โดยคำนวณจากอัตราส่วนการใช้น้ำมันของกลุ่มบริษัท กลุ่มบริษัทบันทึกรายการดังกล่าวในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนจากการดำเนินงานเมื่อเกิดรายการ

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

3.2 การบัญชีสำหรับตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเครื่องมือทางการเงินและกิจกรรมป้องกันความเสี่ยง (ต่อ)

สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

กลุ่มบริษัทได้ทำสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้ากับสถาบันการเงินแห่งหนึ่งในประเทศเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกี่ยวข้องกับเงินฝากประจำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 ยอดคงค้างตามสัญญาดังกล่าวจะครบกำหนดชำระในวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2557 และ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2557 (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555: 7 มีนาคม พ.ศ. 2556) มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	บาท	บาท	บาท	บาท
จำนวนเงินผูกพันที่จะได้รับ				
15.16 ล้านเหรียญสหรัฐฯ				
ที่อัตรา 31.54 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐฯ	-	478,047,477	-	-
15.14 ล้านเหรียญสหรัฐฯ				
ที่อัตรา 32.49 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐฯ	491,715,277	-	-	-
20.23 ล้านเหรียญสหรัฐฯ				
ที่อัตรา 32.90 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐฯ	665,694,448	-	-	-

3.3 การประมาณมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินมีมูลค่าใกล้เคียงกับราคาตามบัญชี เนื่องจากมีระยะเวลาครบกำหนดที่สั้นและไม่มีความเสี่ยงที่เป็นสาระสำคัญที่อาจจะกระทบกระแสเงินสดในอนาคตของกลุ่มบริษัท

สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

มูลค่ายุติธรรมของสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันสุทธิ ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ดอลลาร์สหรัฐฯ
มูลค่ายุติธรรมจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน ที่เป็นสินทรัพย์	309,928	-	-	-

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 กลุ่มบริษัทไม่มีสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันคงเหลือ

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

3.3 การประมาณมูลค่ายุติธรรม (ต่อ)

สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

มูลค่ายุติธรรมของสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าสุทธิ ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	บาท	บาท	บาท	บาท
มูลค่ายุติธรรมจากสัญญาซื้อขาย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ล่วงหน้าที่เป็นสินทรัพย์ (หนี้สิน)	(9,893,762)	11,966,622	-	-

มูลค่ายุติธรรมของสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าคำนวณโดยใช้อัตราที่กำหนดโดยธนาคารคู่สัญญา โดยถือเสมือนว่าได้ยกเลิกสัญญาเหล่านั้น ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน

4 ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ

การประมาณการ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจได้มีการประเมินทบทวนอย่างต่อเนื่อง และอยู่บนพื้นฐานของประสบการณ์ในอดีตและปัจจัยอื่น ๆ ซึ่งรวมถึงการคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ในอนาคตที่เชื่อว่ามีเหตุผลในสถานการณ์ขณะนั้น

ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน

กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันในการบำรุงรักษาเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน กลุ่มบริษัทบันทึกสำรองหนี้สินค่าบำรุงรักษาตลอดอายุสัญญาเช่าเพื่อให้เป็นไปตามภาระผูกพันในสัญญา โดยสำรองหนี้สินดังกล่าวได้คำนวณจากประมาณการของต้นทุนในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาในอนาคตสำหรับตัวเครื่องบิน การตรวจสภาพบำรุงรักษาเครื่องยนต์บางประเภท และต้นทุนประเภทเกิดขึ้นครั้งเดียวที่คาดว่าจะเกิด ณ วันสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยสำรองหนี้สินดังกล่าวถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จตามชั่วโมงการบินในแต่ละปี

อายุการให้ประโยชน์ที่ได้ประมาณการไว้และมูลค่าคงเหลือของโครงสร้างและเครื่องยนต์ของเครื่องบิน

กลุ่มบริษัทได้มีการทบทวนอายุการให้ประโยชน์ที่ได้ประมาณการไว้และมูลค่าคงเหลือของโครงสร้างและเครื่องยนต์ของเครื่องบินทุกปี ตามปัจจัยสำคัญต่างๆที่เกี่ยวข้อง เช่นแผนธุรกิจและกลยุทธ์ของบริษัท ระดับการใช้งานที่คาดการณ์ ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีในอนาคต และราคาตลาด ผลของการดำเนินกิจการในอนาคตอาจจะได้รับผลกระทบอย่างมีสาระสำคัญโดยการเปลี่ยนแปลงของประมาณการซึ่งเปลี่ยนไปโดยปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องดังที่ได้กล่าวไว้ด้านบน การลดลงของอายุการให้ประโยชน์ที่ได้ประมาณการไว้และมูลค่าคงเหลือของโครงสร้างและเครื่องยนต์ตามที่ได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุฯ 2.12 จะส่งผลให้ค่าเสื่อมราคาที่บันทึกไว้เพิ่มขึ้น และราคาตามบัญชีของเครื่องบินมีมูลค่าลดลง

5 การจัดการความเสี่ยงในส่วนของทุน

วัตถุประสงค์ของกลุ่มบริษัทในการบริหารทุนนั้นเพื่อดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มบริษัทเพื่อสร้างผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นและเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่มีส่วนได้เสียอื่น และเพื่อดำรงไว้ซึ่งโครงสร้างของทุนที่เหมาะสมเพื่อลดต้นทุนทางการเงินของทุน

ในการดำรงไว้หรือปรับโครงสร้างของทุน กลุ่มบริษัทอาจปรับนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้น การคืนทุนให้แก่ผู้ถือหุ้น การออกหุ้นใหม่ หรือการขายทรัพย์สินเพื่อลดภาระหนี้

6 การปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง

ในระหว่างไตรมาสที่ 1 ของปี พ.ศ. 2556 บริษัทเสร็จสิ้นการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ระบุได้และหนี้สินรับมาสุทธิของบริษัทไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นไปตามระยะเวลาในการวัดมูลค่าของการรวมธุรกิจตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง การรวมธุรกิจ โดยผู้ซื้อต้องปรับปรุงงบการเงินย้อนหลังสำหรับประมาณการที่เคยรับรู้ไว้ ณ วันที่ซื้อ เพื่อสะท้อนผลของข้อมูลเพิ่มเติมที่ได้รับเกี่ยวกับข้อเท็จจริงและสถานการณ์แวดล้อมที่มีอยู่ ณ วันที่ซื้อ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีผลต่อการวัดมูลค่าของจำนวนต่าง ๆ ที่เคยรับรู้ไว้ ณ วันที่ซื้อและระยะเวลาในการวัดมูลค่าต้องไม่เกินกว่าหนึ่งปีนับจากวันที่ซื้อ

ผลกระทบที่มีต่องบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 สรุปได้ ดังนี้

	งบการเงินรวม บาท
งบแสดงฐานะการเงิน	
สินค้าคงเหลือเพิ่มขึ้น	21,242,705
เงินลงทุนระยะยาวเพิ่มขึ้น	1,459,000
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิเพิ่มขึ้น	151,889,352
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิเพิ่มขึ้น	1,034,728
ค่าความนิยมเพิ่มขึ้น	1,409,709,389
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิเพิ่มขึ้น	3,006,325,157
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมลดลง	1,385,902,017
กำไรสะสมลดลง	35,087,966

ผลกระทบที่มีต่องบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 สรุปได้ ดังนี้

	งบการเงินรวม บาท
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	
ต้นทุนจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น	26,606,795
กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิมลดลง	13,356,428
ค่าใช้จ่ายในการบริหารเพิ่มขึ้น	23,861,000
ภาษีเงินได้ลดลง	10,093,560
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานลดลง	0.0077

7 ข้อมูลจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานธุรกิจ

	พ.ศ. 2556			
	ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำ บาท	ส่วนงานการบินแบบเช่าเหมาลำ บาท	ส่วนงานอื่น บาท	รวม บาท
รายได้	22,514,025,294	971,017,242	-	23,485,042,536
กำไรจากการดำเนินงาน	1,816,133,850	28,734,849	(11,792,650)	1,833,076,049
ต้นทุนที่ไม่ปันส่วน				(32,055,556)
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน				258,151,066
รายได้อื่น				670,649,775
ต้นทุนทางการเงิน				(170,971,996)
กำไรก่อนภาษีเงินได้				2,558,849,338
ภาษีเงินได้				(651,177,101)
กำไรสุทธิสำหรับปี				1,907,672,237
สินทรัพย์รวม				44,935,279,390

	พ.ศ. 2555			
	ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำ บาท	ส่วนงานการบินแบบเช่าเหมาลำ บาท	ส่วนงานอื่น บาท	รวม บาท
รายได้	15,515,764,831	587,185,943	-	16,102,950,774
กำไรจากการดำเนินงาน	1,230,134,860	26,726,316	(6,396,660)	1,250,464,516
ต้นทุนที่ไม่ปันส่วน				(50,467,795)
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน				65,156,572
กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม				14,676,608,801
รายได้อื่น				387,967,574
ต้นทุนทางการเงิน				(17,421,153)
กำไรก่อนภาษีเงินได้				16,312,308,515
ภาษีเงินได้				(435,503,879)
กำไรสุทธิสำหรับปี				15,876,804,636
สินทรัพย์รวม				34,609,368,848

7 ข้อมูลจำแนกตามส่วนงาน (ต่อ)

ส่วนงานดำเนินงานได้ถูกรายงานในลักษณะเดียวกับรายงานภายในที่นำเสนอให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงาน ผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานหมายถึง บุคคลที่มีหน้าที่ในการจัดสรรทรัพยากรและประเมินผลการปฏิบัติงานของส่วนงานดำเนินงาน ซึ่งพิจารณาว่าคือ คณะกรรมการบริษัทที่ทำการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์

ข้อมูลที่สรุปดังต่อไปนี้ อธิบายการดำเนินงานของแต่ละส่วนงาน

- ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำคือ กิจการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางที่มีตารางเวลาบินประจำ บริษัทเปิดจำหน่ายตั๋วโดยสารให้กับบุคคลทั่วไปผ่านช่องทางการจัดจำหน่ายต่างๆ เช่น ทางเว็บไซต์ ทางสำนักงานขายของบริษัท และตัวแทนจำหน่าย เป็นต้น
- ส่วนงานการบินแบบเช่าเหมาลำคือ กิจการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางที่ไม่มีตารางเวลาบินประจำ บริษัทดำเนินการบินเมื่อมีการจ้างจากผู้ว่าจ้าง ซึ่งปกติจะเป็นบริษัทผู้ให้บริการท่องเที่ยว

บริษัทประเมินผลการปฏิบัติงานของแต่ละส่วนงานโดยพิจารณาจากกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงาน ซึ่งวัดมูลค่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกับที่ใช้ในการวัดกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานในงบการเงิน โดยกำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน รายได้อื่น ต้นทุนทางการเงิน และภาษีเงินได้ไม่ได้ถูกปันส่วนให้แต่ละส่วนงาน

สินทรัพย์รวมของบริษัทเป็นสินทรัพย์ที่มีการใช้งานร่วมระหว่างส่วนงาน จึงไม่สามารถปันส่วนให้แต่ละส่วนงานได้

8 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556	**พ.ศ. 2555**	**พ.ศ. 2556**	**พ.ศ. 2555**
	บาท	**บาท**	**บาท**	**บาท**
เงินสดในมือ	30,199,508	12,419,294	-	-
เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถาม	1,656,852,884	2,340,419,702	2,082,971	5,051,471
เงินฝากธนาคารระยะสั้นและตั๋วแลกเงินที่ครบกำหนดไถ่ถอนภายในสามเดือนหรือน้อยกว่า	271,585,000	1,500,000,000	-	-
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,958,637,392	3,852,838,996	2,802,971	5,051,471

เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถามมีอัตราดอกเบี้ยอยู่ที่ร้อยละ 1.24 ต่อปี (พ.ศ. 2555: ร้อยละ 0.51 ต่อปี)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 เงินฝากธนาคารระยะสั้นและตั๋วแลกเงินที่ครบกำหนดไถ่ถอนภายในสามเดือนหรือน้อยกว่ามีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.25 ถึงร้อยละ 5.00 ต่อปี (พ.ศ. 2555: ร้อยละ 2.75 ต่อปี)

9 เงินลงทุนระยะสั้น

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	บาท	บาท	บาท	บาท
เงินฝากประจำและตั๋วแลกเงิน	3,448,628,170	2,295,900,960	-	-

เงินฝากประจำและตั๋วแลกเงินมีอัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยร้อยละ 2.00 ถึงร้อยละ 3.50 (พ.ศ. 2555: ร้อยละ 2.75 ถึงร้อยละ 4.00 ต่อปี)

10 เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล

ในระหว่างปี บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยได้ว่าจ้างบริษัทบริหารสินทรัพย์อิสระในประเทศ 2 ราย เพื่อบริหารกองทุนส่วนบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์ในการบริหารเงินสดคงเหลือของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 กลุ่มบริษัทมีหลักทรัพย์ในเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคลดังนี้

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะบริษัท
	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่ายุติธรรม
	บาท	บาท
เงินฝากประจำ	214,971,212	-
พันธบัตรรัฐบาล	147,311,470	-
ตราสารหนี้	670,268,500	-
รวมเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	1,032,551,182	-

การเปลี่ยนแปลงของเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล มีรายละเอียดดังนี้

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะบริษัท
	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่ายุติธรรม
	บาท	บาท
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556		
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	-	-
ยอดซื้อหลักทรัพย์	2,398,424,325	-
ยอดขายหลักทรัพย์	(1,398,424,325)	-
การปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน	32,551,182	-
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	1,032,551,182	-

11 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	บาท	บาท	บาท	บาท
ลูกหนี้การค้า	317,179,582	264,022,927	-	-
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(2,220,250)	-	-	-
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	314,959,332	264,022,927	-	-
รายได้ค้างรับ	392,443,008	95,410,129	-	-
ลูกหนี้อื่น	16,102,346	19,344,409	-	-
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	723,504,686	378,777,465	-	-

ลูกหนี้การค้า สามารถวิเคราะห์ตามอายุหนี้ที่ค้างชำระได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	บาท	บาท	บาท	บาท
ไม่เกิน 3 เดือน	269,321,178	227,256,126	-	-
3 - 6 เดือน	3,902,087	6,627,750	-	-
6 - 12 เดือน	34,573,329	16,442,335	-	-
เกินกว่า 12 เดือน	9,382,988	13,696,716	-	-
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(2,220,250)	-	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - สุทธิ	314,959,332	264,022,927	-	-

12 เงินลงทุนระยะยาว

	งบการเงินรวม	
	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	บาท	บาท
ราคาตามบัญชีต้นปี	10,228,300	6,929,500
ปรับปรุงมูลค่ายุติธรรมสุทธิของสินทรัพย์จากการลงทุนในบริษัทย่อย (หมายเหตุ 6)	-	1,459,000
การลงทุนเพิ่มขึ้น	1,301,779,300	1,839,800
ราคาตามบัญชีปลายปี	1,312,007,600	10,228,300

12 เงินลงทุนระยะยาว (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 เงินลงทุนระยะยาวประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		
	เงินลงทุนที่ถือจนครบกำหนด บาท	**เงินลงทุนทั่วไป บาท**	**รวม บาท**
เงินฝากประจำ	1,301,595,000	-	1,301,595,000
ตราสารทุน	-	10,412,600	10,412,600
รวมเงินลงทุนระยะยาว	1,301,595,000	10,412,600	1,312,007,600

อายุครบกำหนดของเงินฝากประจำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 มีดังนี้

	งบการเงินรวม
	ถึงกำหนดชำระภายใน 2 - 5 ปี บาท
เงินลงทุนที่ถือจนครบกำหนด	1,301,595,000

เงินฝากประจำมีอัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยร้อยละ 3.50 ถึงร้อยละ 4.13 (พ.ศ. 2555: ไม่มี)

เงินลงทุนทั่วไปเป็นเงินลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

13 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

รายละเอียดเกี่ยวกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยมีดังต่อไปนี้

					งบการเงินเฉพาะบริษัท	
					เงินลงทุนวิธีราคาทุน	
	ประเภทของธุรกิจ	จำนวนหุ้นที่ถือรวม	มูลค่าที่ตราไว้บาทต่อหุ้น	สัดส่วนเงินลงทุนร้อยละ	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ให้บริการสายการบินราคาประหยัด	23,955,553	10	55.00	3,067,114,370	3,067,114,370
					3,067,114,370	3,067,114,370

เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2555 บริษัทได้ตกลงทำสัญญา "แก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น" กับสามคู่สัญญา ได้แก่ AirAsia Investment Ltd. (บริษัทย่อยของ AirAsia Berhad) บริษัท AirAsia Berhad และ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งคู่สัญญาทั้งหมดได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของแต่ละฝ่ายกันเกี่ยวข้องกับบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ตามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นดังกล่าว บริษัทมีอำนาจในการควบคุม บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยจะเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ออกจดหมายแจ้งบริษัทว่าได้เริ่มนับการมีผลใช้บังคับร่างหนังสือชี้ชวนการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่ประชาชนทั่วไป ซึ่งคือ วันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 ดังนั้น บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จึงถูกพิจาณาเป็นบริษัทย่อยของบริษัทแทนที่จะเป็นกิจการร่วมค้าเช่นเดิมตั้งแต่วันนั้นเป็นต้นมา

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 บริษัทได้เข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนในหุ้นสามัญของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จำนวน 3,555,560 หุ้น เป็นมูลค่า 2,663.11 ล้านบาท ในราคาหุ้นละ 749 บาท ดังนั้นอัตราร้อยละของการถือหุ้นจึงเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51 เป็นอัตราร้อยละ 55 จากวันนั้นเป็นต้นมา

ไม่มีการเปลี่ยนแปลงในเงินลงทุนในบริษัทย่อยในปี พ.ศ. 2556

14 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ

	งบการเงินรวม								
	ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า บาท	คอมพิวเตอร์ บาท	เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน บาท	อุปกรณ์ในการดำเนินงาน บาท	ยานพาหนะ บาท	เครื่องบิน บาท	อะไหล่เครื่องบิน บาท	สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง บาท	รวม บาท
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2555 (ตามวิธีสัดส่วน)									
ราคาทุน	17,125,648	34,160,575	10,623,370	44,752,425	40,714,208	-	274,893,829	2,421,996	424,692,051
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(12,367,725)	(24,330,635)	(8,578,580)	(34,800,109)	(21,540,235)	-	(168,576,602)	-	(270,193,886)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	4,757,923	9,829,940	2,044,790	9,952,316	19,173,973	-	106,317,227	2,421,996	154,498,165
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555									
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	4,757,923	9,829,940	2,044,790	9,952,316	19,173,973	-	106,317,227	2,421,996	154,498,165
การเพิ่มขึ้นจากการมีการควบคุมในบริษัทย่อย	8,221,208	17,598,299	3,733,715	18,169,121	32,843,648	-	289,933,946	13,630,845	384,130,782
การลดลงจากการเปลี่ยนแปลงเงินลงทุน ในกิจการร่วมค้าที่เป็นบริษัทย่อย	(4,192,814)	(8,975,129)	(1,904,194)	(9,266,249)	(16,750,255)	-	(147,866,261)	(6,951,729)	(195,906,631)
รายการปรับปรุง	11,218,092	3,186,101	2,659,963	42,189,967	30,971,952	-	111,917,656	-	202,143,731
ซื้อสินทรัพย์	6,284,843	9,100,119	635,613	35,482,358	-	2,513,860,588	78,078,003	29,411,877	2,672,853,401
จำหน่ายสินทรัพย์ - สุทธิ	(596,498)	(77,530)	(32,864)	(1)	(3)	-	(212,337)	-	(919,233)
โอนสินทรัพย์	14,043,096	-	2,630,798	439,441	-	-	-	(17,113,335)	-
ค่าเสื่อมราคา - ตามที่รายงานไว้เดิม	(3,892,647)	(6,172,403)	(1,576,083)	(9,345,987)	(11,374,584)	(28,273,639)	(30,469,974)	-	(91,105,317)
รายการปรับปรุง	(5,490,269)	(619,583)	(862,447)	(18,668,418)	(16,673,398)	-	(7,940,264)	-	(50,254,379)
ค่าเสื่อมราคา - ตามที่ปรับใหม่	(9,382,916)	(6,791,986)	(2,438,530)	(28,014,405)	(28,047,982)	(28,273,639)	(38,410,238)	-	(141,359,696)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	30,352,934	23,869,814	7,329,291	68,952,548	38,191,333	2,485,586,949	399,757,996	21,399,654	3,075,440,519

14 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ (ต่อ)

	งบการเงินรวม								
	ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า บาท	คอมพิวเตอร์ บาท	เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน บาท	อุปกรณ์ในการดำเนินงาน บาท	ยานพาหนะ บาท	เครื่องบิน บาท	อะไหล่เครื่องบิน บาท	สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง บาท	รวม บาท
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555									
ราคาทุน - ตามที่รายงานไว้เดิม	51,586,988	74,335,459	23,770,804	124,539,416	79,308,485	2,513,860,588	661,691,262	21,399,654	3,550,492,656
รายการปรับปรุง	11,218,092	3,186,101	2,659,963	42,189,967	30,971,952	-	111,917,656	-	202,143,731
ราคาทุน - ตามที่ปรับใหม่	62,805,080	77,521,560	26,430,767	166,729,383	110,280,437	2,513,860,588	773,608,918	21,399,654	3,752,636,387
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม - ตามที่รายงานไว้เดิม	(26,961,877)	(53,032,163)	(18,239,029)	(79,108,417)	(55,415,706)	(28,273,639)	(365,910,658)	-	(626,941,489)
รายการปรับปรุง	(5,490,269)	(619,583)	(862,447)	(18,668,418)	(16,673,398)	-	(7,940,264)	-	(50,254,379)
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม - ตามที่ปรับใหม่	(32,452,146)	(53,651,746)	(19,101,476)	(97,776,835)	(72,089,104)	(28,273,639)	(373,850,922)	-	(677,195,868)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	30,352,934	23,869,814	7,329,291	68,952,548	38,191,333	2,485,586,949	399,757,996	21,399,654	3,075,440,519
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556									
ราคาทุน - ตามที่รายงานไว้เดิม	51,586,988	74,335,459	23,770,804	124,539,416	79,308,485	2,513,860,588	661,691,262	21,399,654	3,550,492,656
รายการปรับปรุง	11,218,092	3,186,101	2,659,963	42,189,967	30,971,952	-	111,917,656	-	202,143,731
ราคาทุน - ตามที่ปรับใหม่	62,805,080	77,521,560	26,430,767	166,729,383	110,280,437	2,513,860,588	773,608,918	21,399,654	3,752,636,387
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม - ตามที่รายงานไว้เดิม	(26,961,877)	(53,032,163)	(18,239,029)	(79,108,417)	(55,415,706)	(28,273,639)	(365,910,658)	-	(626,941,489)
รายการปรับปรุง	(5,490,269)	(619,583)	(862,447)	(18,668,418)	(16,673,398)	-	(7,940,264)	-	(50,254,379)
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม - ตามที่ปรับใหม่	(32,452,146)	(53,651,746)	(19,101,476)	(97,776,835)	(72,089,104)	(28,273,639)	(373,850,922)	-	(677,195,868)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	30,352,934	23,869,814	7,329,291	68,952,548	38,191,333	2,485,586,949	399,757,996	21,399,654	3,075,440,519

14 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ (ต่อ)

	งบการเงินรวม								
	ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า บาท	คอมพิวเตอร์ บาท	เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน บาท	อุปกรณ์ในการดำเนินงาน บาท	ยานพาหนะ บาท	เครื่องบิน บาท	อะไหล่เครื่องบิน บาท	สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง บาท	รวม บาท
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556									
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	30,352,934	23,869,814	7,329,291	68,952,548	38,191,333	2,485,586,949	399,757,996	21,399,654	3,075,440,519
ซื้อสินทรัพย์	18,740,211	8,039,196	4,964,328	15,781,772	-	8,007,395,386	176,242,182	58,843,283	8,289,991,858
จำหน่ายสินทรัพย์ - สุทธิ	-	(13,146)	(1,652)	(29)	(2)	-	(6,287,889)	-	(6,302,717)
ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ - สุทธิ	(1,474,248)	-	-	-	-	-	-	-	(1,474,248)
โอนสินทรัพย์	37,260,624	-	14,292,281	4,643,485	(9)	-	(277,918)	(55,932,963)	-
ค่าเสื่อมราคา	(12,152,611)	(8,314,882)	(3,500,433)	(24,085,847)	(18,218,272)	(274,091,437)	(61,267,571)	-	(401,631,053)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	72,726,910	23,580,982	23,083,815	65,291,929	19,973,050	10,218,890,898	508,166,801	24,309,974	10,956,024,359
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556									
ราคาทุน	108,542,731	84,947,557	45,573,468	185,590,260	109,401,710	10,521,255,973	939,758,806	24,309,974	12,019,380,479
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(35,815,821)	(61,366,575)	(22,489,653)	(120,298,331)	(89,428,660)	(302,365,075)	(431,592,005)	-	(1,063,356,120)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	72,726,910	23,580,982	23,083,815	65,291,929	19,973,050	10,218,890,898	508,166,801	24,309,974	10,956,024,359

สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าการเงินที่กลุ่มบริษัทเป็นผู้เช่าซึ่งรวมแสดงในรายการข้างต้นประกอบด้วยเครื่องบินและยานพาหนะ ซึ่งมีราคาทุนรวมจำนวน 10,538.13 ล้านบาท และค่าเสื่อมราคาสะสมจำนวน 307.89 ล้านบาท (พ.ศ. 2555: ราคาทุนรวมจำนวน 2,530.73 ล้านบาท และค่าเสื่อมราคาสะสมจำนวน 33.80 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 ราคาตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ซึ่งหักค่าเสื่อมราคาทั้งจำนวนแล้ว แต่ยังคงใช้งานอยู่มีจำนวน 170.82 ล้านบาท (พ.ศ. 2555: 142.36 ล้านบาท)

14 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ (ต่อ)

	งบการเงิน เฉพาะบริษัท
	อุปกรณ์สำนักงาน
	บาท
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2555	
ราคาทุน	40,687
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(38,681)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	2,006
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	2,006
ค่าเสื่อมราคา	(1,982)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	24
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555	
ราคาทุน	40,687
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(40,663)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	24
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	24
ค่าเสื่อมราคา	-
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	24
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556	
ราคาทุน	40,687
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(40,663)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	24

15 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ

	งบการเงินรวม			
	สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด บาท	โปรแกรมคอมพิวเตอร์ บาท	โปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้ง บาท	รวม บาท
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2555 (ตามวิธีสัดส่วน)				
ราคาทุน	-	15,769,674	1,390,629	17,160,303
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(9,886,238)	-	(9,886,238)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	-	5,883,436	1,390,629	7,274,065
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555				
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	-	5,883,436	1,390,629	7,274,065
การเพิ่มขึ้นจากการมีการควบคุมในบริษัทย่อย	14,856,000,000	10,754,658	2,499,724	14,869,254,382
การลดลงจากการเปลี่ยนแปลงเงินลงทุน ในกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย	-	(5,484,874)	(1,274,859)	(6,759,733)
รายการปรับปรุง	-	1,248,143	-	1,248,143
ซื้อสินทรัพย์	-	1,408,532	115,770	1,524,302
โอนสินทรัพย์	-	1,317,649	(1,317,649)	-
ค่าตัดจำหน่าย - ตามที่รายงานไว้เดิม	-	(3,482,680)	-	(3,482,680)
รายการปรับปรุง	-	(213,415)	-	(213,415)
ค่าตัดจำหน่าย - ตามที่ปรับใหม่	-	(3,696,095)	-	(3,696,095)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	14,856,000,000	11,431,449	1,413,615	14,868,845,064
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555				
ราคาทุน - ตามที่รายงานไว้เดิม	14,856,000,000	33,912,412	1,413,615	14,891,326,027
รายการปรับปรุง	-	1,248,143	-	1,248,143
ราคาทุน - ตามที่ปรับใหม่	14,856,000,000	35,160,555	1,413,615	14,892,574,170
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม - ตามที่รายงานไว้เดิม	-	(23,515,691)	-	(23,515,691)
รายการปรับปรุง	-	(213,415)	-	(213,415)
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม - ตามที่ปรับใหม่	-	(23,729,106)	-	(23,729,106)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	14,856,000,000	11,431,449	1,413,615	14,868,845,064

15 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ (ต่อ)

	งบการเงินรวม			
	สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด บาท	โปรแกรมคอมพิวเตอร์ บาท	โปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้ง บาท	รวม บาท
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555				
ราคาทุน - ตามที่รายงานไว้เดิม	14,856,000,000	33,912,412	1,413,615	14,891,326,027
รายการปรับปรุง	-	1,248,143	-	1,248,143
ราคาทุน - ตามที่ปรับใหม่	14,856,000,000	35,160,555	1,413,615	14,892,574,170
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม - ตามที่รายงานไว้เดิม	-	(23,515,691)	-	(23,515,691)
รายการปรับปรุง	-	(213,415)	-	(213,415)
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม - ตามที่ปรับใหม่	-	(23,729,106)	-	(23,729,106)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	14,856,000,000	11,431,449	1,413,615	14,868,845,064
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556				
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	14,856,000,000	11,431,449	1,413,615	14,868,845,064
ซื้อสินทรัพย์	-	920,791	3,662,147	4,582,938
โอนสินทรัพย์	-	1,776,824	(1,776,824)	-
ค่าตัดจำหน่าย	-	(4,691,165)	-	(4,691,165)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	14,856,000,000	9,437,899	3,298,938	14,868,736,837
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556				
ราคาทุน	14,856,000,000	37,858,170	3,298,938	14,897,157,108
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(28,420,271)	-	(28,420,271)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	14,856,000,000	9,437,899	3,298,938	14,868,736,837

สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้ถูกทดสอบการด้อยค่ารวมกับค่าความนิยมในหมายเหตุฯ 16

15 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ (ต่อ)

	งบการเงินเฉพาะบริษัท
	โปรแกรมคอมพิวเตอร์
	บาท
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2555	
ราคาทุน	6,420
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(5,368)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	1,052
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	1,052
ค่าตัดจำหน่าย	(1,051)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	1
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555	
ราคาทุน	6,420
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(6,419)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	1
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	1
ค่าตัดจำหน่าย	-
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	1
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556	
ราคาทุน	6,420
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(6,419)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	1

16 ค่าความนิยม

เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 บริษัทมีอำนาจควบคุมในบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัดตามสัญญา "แก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น" และบริษัททำการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ระบุได้และหนี้สินที่รับมาสุทธิของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด เสร็จสมบูรณ์ในระหว่างไตรมาสที่ 1 ของปี พ.ศ. 2556 โดยการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ระบุได้พิจารณาการวัดมูลค่าของสินทรัพย์และคำนึงถึงความเป็นไปได้ที่บริษัทจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจากสินทรัพย์อย่างน่าเชื่อถือโดยมีผลกระทบดังต่อไปนี้

	4 พฤษภาคม พ.ศ. 2555		
	มูลค่าตามที่รายงานไว้เดิม บาท	รายการปรับปรุง บาท	มูลค่ายุติธรรม บาท
มูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียในบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด			
ซึ่งถืออยู่ก่อน	15,170,005,205	-	15,170,005,205
	15,170,005,205	-	15,170,005,205
มูลค่าที่รับรู้ของสินทรัพย์ที่ระบุได้ที่ได้มาและหนี้สินที่รับมา			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,276,117,328	-	1,276,117,328
เงินลงทุนระยะสั้น	1,085,425,460	-	1,085,425,460
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นและลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	321,162,427	-	321,162,427
สินค้าคงเหลือและสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	392,801,737	21,242,705	414,044,442
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	182,635,426	-	182,635,426
เงินลงทุนทั่วไป	6,929,500	1,459,000	8,388,500
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ	384,130,782	202,143,731	586,274,513
สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด	14,856,000,000	-	14,856,000,000
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	13,254,382	1,248,143	14,502,525
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	-	26,189,081	26,189,081
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	567,198,126	-	567,198,126
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(465,914,117)	-	(465,914,117)
รายได้รับล่วงหน้า	(2,659,376,219)	-	(2,659,376,219)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและหนี้สินหมุนเวียนอื่น	(654,345,317)	-	(654,345,317)
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	(12,001,255)	-	(12,001,255)
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	-	(3,016,418,716)	(3,016,418,716)
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	(88,353,964)	-	(88,353,964)
สินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้ที่ได้มา	15,205,664,296	(2,764,136,056)	12,441,528,240
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(7,450,775,505)	1,354,426,667	(6,096,348,838)
ค่าความนิยม	7,415,116,414	1,409,709,389	8,824,825,803
	15,170,005,205	-	15,170,005,205

16 ค่าความนิยม (ต่อ)

ค่าความนิยมจำนวน 8,824.83 ล้านบาท เกิดขึ้นจากหลายปัจจัย เช่น การที่บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด มีสถานะการเงินมั่นคงและมีความสามารถทำกำไรในธุรกิจการบิน และมีสินทรัพย์ที่ไม่สามารถรับรู้ได้เช่น กลุ่มแรงงานที่มีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมการบิน

มูลค่ายุติธรรมของร้อยละ 51 ของหุ้นสามัญของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ที่ถืออยู่ก่อนวันที่มีอำนาจควบคุมอ้างอิงจากราคาเสนอขายหุ้นสามัญของบริษัท ณ วันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2555

ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมถูกบันทึกโดยใช้วิธีมูลค่าของสินทรัพย์สุทธิของผู้ถูกซื้อตามสัดส่วนของหุ้นที่ถือโดยผู้ที่ไม่มีอำนาจควบคุม

กลุ่มบริษัทรับรู้กำไรจำนวน 14,676.61 ล้านบาท จากการวัดมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียร้อยละ 51 ของบริษัทในบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ที่กลุ่มบริษัทถือไว้ก่อนวันที่บริษัทมีอำนาจควบคุม โดยรับรู้เป็นกำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิมในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556

ข้อสมมติฐานหลักที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าจากการใช้แสดงได้ดังต่อไปนี้

อัตราการเติบโต[1]	ร้อยละ 3.00
อัตราคิดลด[2]	ร้อยละ 12.26

[1] อัตราการเติบโตถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักใช้ในการพิจารณากระแสเงินสดสำหรับรอบระยะเวลาที่เกินระยะเวลาของงบประมาณ

[2] อัตราคิดลดก่อนภาษีที่ใช้ในการประมาณการกระแสเงินสดพิจารณาจากต้นทุนเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของเงินทุน (WACC) ของบริษัท

17 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	หมายเหตุ	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบิน	27.8	605,152,224	543,255,174	-	-
เงินมัดจำจากการดำเนินงานของสนามบิน		34,600,000	-	-	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	27.8	16,338,900	15,242,850	-	-
เงินมัดจำตามสัญญาเช่า		40,443,020	27,630,491	-	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		24,086,098	45,756,287	-	-
เงินมัดจำอื่น		97,027,398	41,396,205	-	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		817,647,640	673,281,007	-	-

18 หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

จำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายซึ่งบันทึกเป็นหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	บาท	บาท	บาท	บาท
ภายใน 1 ปี	840,034,332	207,619,284	-	-
เกินกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	3,733,718,639	790,765,579	-	-
เกินกว่า 5 ปี	5,006,647,324	1,388,409,709	-	-
หัก ค่าใช้จ่ายทางการเงินในอนาคต				
ของสัญญาเช่าการเงิน	(1,419,561,602)	(466,539,278)	-	-
	8,160,838,693	1,920,255,294	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน				
- ส่วนที่หมุนเวียน	615,065,684	137,142,871	-	-
- ส่วนที่ไม่หมุนเวียน	7,545,773,009	1,783,112,423	-	-
	8,160,838,693	1,920,255,294	-	-

มูลค่าปัจจุบันของหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินมีรายละเอียดดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	บาท	บาท	บาท	บาท
ภายใน 1 ปี	825,903,954	203,310,715	-	-
เกินกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	3,417,297,611	704,624,080	-	-
เกินกว่า 5 ปี	3,917,637,128	1,012,320,499	-	-
	8,160,838,693	1,920,255,294	-	-

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้ตกลงทำสัญญาเช่าเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินกับผู้ให้เช่าและได้รับมอบเครื่องบินในวันเดียวกัน สัญญามีระยะเวลา 12 ปี เงื่อนไขของสัญญากำหนดว่า กลุ่มบริษัทจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินและการปฏิบัติงาน กลุ่มบริษัทมีสิทธิเลือกซื้อเครื่องบินจากผู้ให้เช่าเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาเช่า

19 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

สินทรัพย์และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

	งบการเงินรวม	
	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	บาท	บาท
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี		
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่จะใช้ประโยชน์ภายใน 12 เดือน	-	110,862
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่จะใช้ประโยชน์เกินกว่า 12 เดือน	809,835,441	269,572,653
	809,835,441	269,683,515
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี		
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่จะจ่ายชำระภายใน 12 เดือน	(4,660,421)	(12,473,752)
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่จะจ่ายชำระเกินกว่า 12 เดือน	(4,114,836,799)	(3,291,351,437)
	(4,119,497,220)	(3,303,825,189)
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	(3,309,661,779)	(3,034,141,674)

รายการเคลื่อนไหวของภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมีดังนี้

	งบการเงินรวม	
	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	บาท	บาท
ณ วันที่ 1 มกราคม	(3,034,141,674)	87,127,663
เพิ่มขึ้นจากการรวมธุรกิจ	-	(3,016,418,716)
เพิ่มขึ้นจากการมีการควบคุมในบริษัทย่อย	-	12,832,653
ลดในกำไรหรือขาดทุน	(275,668,664)	(115,199,778)
เพิ่ม (ลด) ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(3,185,894)	850,957
ภาษีเพิ่ม (ลด) บันทึกโดยตรงในส่วนของผู้ถือหุ้น	3,334,453	(3,334,453)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม	(3,309,661,779)	(3,034,141,674)

19 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี (ต่อ)

รายการเคลื่อนไหวของสินทรัพย์และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมีดังนี้

	งบการเงินรวม				
	ผลขาดทุน บาท	ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ บาท	ค่าเสื่อมราคา บาท	สัญญาเช่าการเงิน บาท	รวม บาท
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี					
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556	-	22,219,821	110,862	247,352,832	269,683,515
เพิ่ม (ลด) ในกำไรหรือขาดทุน	-	6,635,910	(110,862)	536,812,772	543,337,820
ลดในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	(3,185,894)	-	-	(3,185,894)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556		25,669,837	-	784,165,604	809,835,441
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2555	77,489,865	8,440,731	1,197,067	-	87,127,663
เพิ่มขึ้นจากการมีการควบคุมในบริษัทย่อย	4,050,301	8,649,667	132,686	-	12,832,654
เพิ่ม (ลด) ในกำไรหรือขาดทุน	(81,540,166)	4,278,466	(1,218,891)	247,352,832	168,872,241
เพิ่มในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	850,957	-	-	850,957
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555	-	22,219,821	110,862	247,352,832	269,683,515

	งบการเงินรวม			
	กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม บาท	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ บาท	สัญญาเช่าการเงิน บาท	รวม บาท
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556	(3,006,325,157)	(6,062,641)	(291,437,391)	(3,303,825,189)
เพิ่ม (ลด) ในกำไรหรือขาดทุน	6,411,113	2,728,188	(828,145,785)	(819,006,484)
ภาษีเพิ่มบันทึกโดยตรงในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	3,334,453	-	3,334,453
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556	(2,999,914,044)	-	(1,119,583,176)	(4,119,497,220)
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2555				
เพิ่มขึ้นจากการรวมธุรกิจ (หมายเหตุ 16)	(3,016,418,716)	-	-	(3,016,418,716)
เพิ่ม (ลด) ในกำไรหรือขาดทุน	10,093,559	(2,728,188)	(291,437,391)	(284,072,020)
ภาษีลดบันทึกโดยตรงในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	(3,334,453)	-	(3,334,453)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555	(3,006,325,157)	(6,062,641)	(291,437,391)	(3,303,825,189)

20 ภาษีเงินได้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท
ภาษีเงินได้ปีปัจจุบัน				
ภาษีเงินได้ปีปัจจุบันสำหรับกำไรทางภาษีสำหรับปี	375,508,436	320,304,101	-	-
รวมภาษีเงินได้ปีปัจจุบัน	375,508,436	320,304,101	-	-
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
รายการที่เกิดจากผลแตกต่างชั่วคราว	275,668,665	115,199,778	-	-
รวมภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	275,668,665	115,199,778	-	-
รวมค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	651,177,101	435,503,879	-	-

ภาษีเงินได้สำหรับกำไรก่อนหักภาษีของกลุ่มบริษัทมียอดจำนวนเงินที่แตกต่างจากการคำนวณกำไรทางบัญชีคูณกับอัตราภาษีเงินได้ของกลุ่มบริษัท โดยมีรายละเอียดดังนี้

	งบการเงินรวม	
	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท
กำไรก่อนภาษี	2,558,849,338	16,312,308,515
ภาษีคำนวณจากอัตราภาษี ร้อยละ 20 (พ.ศ. 2555: ร้อยละ 23)	511,769,868	3,751,830,958
ผลกระทบ:		
กำไรที่ได้รับยกเว้นภาษีเนื่องจากได้รับสิทธิประโยชน์จาก คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	(145,637,363)	(3,390,057,916)
ค่าใช้จ่ายที่ไม่สามารถหักภาษี	1,171,052	1,152,069
ผลต่างของสัญญาเช่าการเงินในช่วงที่ไม่ได้รับสิทธิประโยชน์จาก คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	286,181,107	42,926,529
การปรับปรุงจากงวดก่อน	(7,845,531)	-
ภาษีบันทึกโดยตรงในส่วนของผู้ถือหุ้น	3,334,453	(3,334,453)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงเงินลงทุนในกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย	-	31,574,338
ขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้บันทึกเป็นสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	2,203,515	1,412,354
ภาษีเงินได้	651,177,101	435,503,879

อัตราภาษีเงินได้ถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักเป็นร้อยละ 25.45 (พ.ศ. 2555: ร้อยละ 2.67) การเพิ่มขึ้นเกิดจากผลกระทบของสัญญาเช่าการเงินที่เพิ่มขึ้นในระหว่างปี

20 ภาษีเงินได้ (ต่อ)

ภาษีเงินได้ที่ (ลด) เพิ่ม ที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นมีดังนี้

	งบการเงินรวม					
	พ.ศ. 2556			พ.ศ. 2555		
	ก่อนภาษี บาท	ภาษีลด บาท	หลังภาษี บาท	ก่อนภาษี บาท	ภาษีเพิ่ม บาท	หลังภาษี บาท
กำไร (ขาดทุน) ตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	15,929,471	(3,185,894)	12,743,577	(4,254,785)	850,957	(3,403,828)
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น	15,929,471	(3,185,894)	12,743,577	(4,254,785)	850,957	(3,403,828)
ภาษีเงินได้ปีปัจจุบัน		-			-	
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี		(3,185,894)			850,957	
		(3,185,894)			850,957	

ภาษีเงินได้ที่ (ลด) เพิ่ม ในส่วนของผู้ถือหุ้นโดยตรง มีดังนี้

	งบการเงินรวม	
	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท
ภาษีเงินได้ปีปัจจุบัน		
การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	3,334,453	-
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี		
การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	-	(3,334,453)
	3,334,453	(3,334,453)

21 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	บาท	บาท	บาท	บาท
งบแสดงฐานะการเงิน				
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	132,997,460	111,846,384	-	-
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ				
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	38,428,899	22,094,489	-	-
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	(15,929,471)	4,254,785	-	-
(กำไร) ขาดทุนสะสมจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	(11,674,686)	4,254,785	-	-

รายการเคลื่อนไหวของภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุในระหว่างปี มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	บาท	บาท	บาท	บาท
ราคาตามบัญชีต้นปี	111,846,384	42,203,653	-	-
การเพิ่มขึ้นจากการมีการควบคุมในบริษัทย่อย	-	88,353,964	-	-
การลดลงจากการเปลี่ยนแปลงเงินลงทุนในกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย	-	(45,060,507)	-	-
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	33,642,699	19,019,392	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	4,786,200	3,075,097	-	-
(กำไร) ขาดทุนตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(15,929,471)	4,254,785	-	-
จ่ายผลประโยชน์	(1,348,352)	-	-	-
ราคาตามบัญชีปลายปี	132,997,460	111,846,384	-	-

21 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน (ต่อ)

ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุนสำหรับแต่ละรายการดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556	**พ.ศ. 2555**	**พ.ศ. 2556**	**พ.ศ. 2555**
	บาท	**บาท**	**บาท**	**บาท**
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	33,642,699	19,019,392	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	4,786,200	3,075,097	-	-
รวม (แสดงอยู่ในค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน)	38,428,899	22,094,489	-	-

สมมติฐานทางสถิติที่สำคัญที่ใช้ มีดังนี้

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		พ.ศ. 2556	**พ.ศ. 2555**	**พ.ศ. 2556**	**พ.ศ. 2555**
อัตราคิดลด	ร้อยละต่อปี	4.18	3.98	-	-
อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต	ร้อยละต่อปี	5.59 - 10.00	5.34 - 10.00	-	-
อัตราการลาออก	ร้อยละต่อปี	0.00 - 11.00	0.00 - 11.00	-	-

22 การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยได้ประกาศจัดสรรหุ้นสามัญออกใหม่ของบริษัทที่เสนอขายเป็นครั้งแรกแก่นักลงทุน จำนวน 23.69 ล้านหุ้น เป็นจำนวน 87.65 ล้านบาท เพื่อให้กับพนักงานของบริษัทย่อยที่ได้รับสิทธิ มูลค่าของหุ้นที่ออกให้พนักงานมีค่าเท่ากับราคาหุ้นที่เสนอขายต่อนักลงทุนทั่วไป โดยมีเงื่อนไขว่าพนักงานดังกล่าวต้องเป็นพนักงานที่ปฏิบัติงานตลอดหนึ่งปีหลังจากวันที่บริษัทเสนอขายหุ้นใหม่ต่อนักลงทุนครั้งแรก พนักงานจึงจะมีสิทธิขายหุ้นที่ได้รับ

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 พนักงานที่ได้รับสิทธิได้รับหุ้นจำนวนทั้งหมด 23.69 ล้านหุ้น

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ที่ชำระด้วยตราสารทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเป็นจำนวน 33.71 ล้านบาท (พ.ศ. 2555: 53.94 ล้านบาท)

22 การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ (ต่อ)

รายการเคลื่อนไหวของจำนวนหุ้นที่คงเหลือ และราคาหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่เกี่ยวข้องกันดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	ราคาหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก บาทต่อหุ้น	จำนวนหุ้น	ราคาหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก บาทต่อหุ้น	จำนวนหุ้น
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2555	-	-	-	-
หุ้นที่ออกให้	3.70	23,690,000	-	-
หุ้นที่ถูกริบ	3.70	(958,000)	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555	3.70	22,732,000	-	-
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556	3.70	22,732,000	-	-
หุ้นที่ถูกริบ	3.70	(167,700)	-	-
หุ้นที่มีการใช้สิทธิ	3.70	(22,564,300)	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556	-	-	-	-

23 ทุนเรือนหุ้น

	มูลค่าที่ตราไว้ บาท	จำนวนหุ้นสามัญจดทะเบียน หุ้น	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว หุ้น	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว บาท	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น บาท	รวม บาท
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2555	0.10	4,850,000,000	4,100,000,000	410,000,000	-	410,000,000
การออกหุ้น	0.10	-	750,000,000	75,000,000	2,599,808,274	2,674,808,274
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555	0.10	4,850,000,000	4,850,000,000	485,000,000	2,599,808,274	3,084,808,274
การออกหุ้น	-	-	-	-	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556	0.10	4,850,000,000	4,850,000,000	485,000,000	2,599,808,274	3,084,808,274

23 ทุนเรือนหุ้น (ต่อ)

ในการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2554 มีมติซึ่งได้รับการอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นดังนี้

- การเปลี่ยนแปลงมูลค่าหุ้นที่ตราไว้จากเดิมหุ้นละ 10 บาท เป็น 0.10 บาท ซึ่งจะทำให้จำนวนหุ้นของบริษัทเพิ่มจากเดิม 41 ล้านหุ้น เป็น 4,100 ล้านหุ้น ทั้งนี้บริษัทได้จดทะเบียนการเปลี่ยนแปลงมูลค่าหุ้นกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2554

- การเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทจากมูลค่า 4,100 ล้านหุ้น เป็น 4,850 ล้านหุ้น โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 750 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 0.10 บาท ทั้งนี้บริษัทได้จดทะเบียนเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2554

- การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ออกใหม่จำนวนไม่เกิน 750 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท เพื่อเสนอขายให้แก่ประชาชนทั่วไป (Initial Public Offering)

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 บริษัทได้เสนอขายหุ้นสามัญออกใหม่เพื่อจำหน่ายครั้งแรกแก่นักลงทุนทั่วไป (Initial Public Offering) จำนวน 750 ล้านหุ้น โดยมีราคาเสนอขาย 3.70 บาทต่อหุ้น จำนวนทั้งสิ้น 2,775 ล้านบาท โดยออกจำหน่ายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และเมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 หุ้นสามัญออกใหม่ดังกล่าวได้เริ่มค้าในกระดานหลักของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยบริษัทมีค่าตอบแทนในการจัดจำหน่ายหลักทรัพย์ และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการออกหุ้นจำนวน 28.74 ล้านบาท และ 71.46 ล้านบาท ตามลำดับ

24 รายได้

รายได้จากการขายและการให้บริการประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556	**พ.ศ. 2555**	**พ.ศ. 2556**	**พ.ศ. 2555**
	บาท	**บาท**	**บาท**	**บาท**
รายได้ค่าโดยสาร	17,403,345,544	12,328,167,533	-	-
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	4,703,474,581	2,894,900,946	-	-
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	971,017,242	587,185,943	-	-
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	225,029,896	161,682,474	-	-
รายได้ค่าระวางขนส่ง	182,175,273	131,013,878	-	-
รวมรายได้	23,485,042,536	16,102,950,774	-	-

25 ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

ค่าใช้จ่ายบางรายการที่รวมอยู่ในการคำนวณกำไรจากการดำเนินงานสามารถนำมาแยกตามลักษณะได้ดังนี้

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	หมายเหตุ	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	14, 15	406,322,218	145,055,791	-	3,033
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน		2,480,510,804	1,570,160,433	-	-
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง		9,386,304,462	6,609,079,683	-	-
ค่าเช่าเครื่องบิน	27.2	3,278,934,900	2,624,466,685	-	-
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา		1,953,501,169	1,246,315,698	-	-
ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบิน และลานจอด		1,605,399,932	1,210,432,821	-	-

26 กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยการหารกำไร (ขาดทุน) สุทธิที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญด้วยจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ชำระแล้วและคงเหลือในระหว่างปี

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
กำไร (ขาดทุน) สุทธิที่เป็นของผู้ถือหุ้น (บาท)	1,042,761,319	15,512,876,448	(11,017,574)	(6,140,671)
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ที่ชำระแล้วและคงเหลือ (หุ้น)	4,850,000,000	4,544,672,131	4,850,000,000	4,544,672,131
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	0.2150	3.4134	(0.0023)	(0.0014)

กลุ่มบริษัทไม่มีหุ้นสามัญเทียบเท่าปรับลด ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 และ พ.ศ. 2555

27 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

กิจการและบุคคลที่ควบคุมบริษัทหรือถูกควบคุมโดยบริษัทหรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกับบริษัททั้งทางตรงหรือทางอ้อมไม่ว่าจะโดยทอดเดียวหรือหลายทอด กิจการและบุคคลดังกล่าวเป็นบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริษัทรวมถึงบริษัทผู้ถือหุ้น บริษัทย่อยและบริษัทย่อยลำดับถัดไป บริษัทร่วมและบุคคลที่เป็นเจ้าของส่วนได้เสียในสิทธิออกเสียงของบริษัททั้งทางตรงและทางอ้อมซึ่งมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญเหนือกิจการ ผู้บริหารสำคัญรวมทั้งกรรมการและพนักงานของบริษัทตลอดจนสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดกับบุคคลเหล่านั้น กิจการและบุคคลทั้งหมดถือเป็นบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริษัท

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันซึ่งอาจมีขึ้นได้ต้องคำนึงถึงรายละเอียดของความสัมพันธ์มากกว่ารูปแบบความสัมพันธ์ตามกฎหมาย

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท คือ ผู้บริหารของบริษัท ส่วนที่เหลือถือโดยสาธารณะ

เพื่อวัตถุประสงค์ในการรายงานจึงรวมเรียก AirAsia Berhad ผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ในบริษัทไทยแอร์เอเชียจำกัดซึ่งเป็นบริษัทย่อยและบริษัทย่อยของ AirAsia Berhad ว่าเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น

รายการต่อไปนี้เป็นรายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่สำคัญ

27.1) รายได้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท
ดอกเบี้ยรับ				
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	3,110,799	1,675,715	-	-

27 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

รายการต่อไปนี้เป็นรายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่สำคัญ (ต่อ)

27.2) ซื้อสินค้า บริการ และดอกเบี้ยจ่าย

27.2.1) กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท
ส่วนแบ่งขาดทุนจาก สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	43,827,989	45,727,901	-	-
ปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ ให้บริการทางบัญชี	(37,965,492)	(22,786,691)	-	-
ค่าเช่าเครื่องบิน	3,278,934,900	2,624,466,685	-	-
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา เครื่องบิน	1,476,958,962	1,064,199,267	-	-
ซื้อสินค้าและอุปกรณ์	215,282,972	137,097,940	-	-
ค่าบริหารจัดการ	14,879,892	12,544,196	-	-
ค่าธรรมเนียมการจองตั๋ว	88,184,386	58,311,043	-	-
ค่าฝึกอบรมนักบิน	96,546,247	50,250,601	-	-
ค่าใช้เครื่องหมายการค้า	239,766,820	-	-	-

27.2.2) บริษัทย่อย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท
ดอกเบี้ยจ่าย	-	-	-	225,173

27 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

รายการต่อไปนี้เป็นรายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่สำคัญ (ต่อ)

27.2) ซื้อสินค้า บริการ และดอกเบี้ยจ่าย

27.2.1) กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท
ส่วนแบ่งขาดทุนจาก สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	43,827,989	45,727,901	-	-
ปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ ให้บริการทางบัญชี	(37,965,492)	(22,786,691)	-	-
ค่าเช่าเครื่องบิน	3,278,934,900	2,624,466,685	-	-
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา เครื่องบิน	1,476,958,962	1,064,199,267	-	-
ซื้อสินค้าและอุปกรณ์	215,282,972	137,097,940	-	-
ค่าบริหารจัดการ	14,879,892	12,544,196	-	-
ค่าธรรมเนียมการจองตั๋ว	88,184,386	58,311,043	-	-
ค่าฝึกอบรมนักบิน	96,546,247	50,250,601	-	-
ค่าใช้เครื่องหมายการค้า	239,766,820	-	-	-

27.2.2) บริษัทย่อย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท
ดอกเบี้ยจ่าย	-	-	-	225,173

27 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

รายการต่อไปนี้เป็นรายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่สำคัญ (ต่อ)

27.3) ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ผู้บริหารของบริษัท รวมถึงกรรมการ (ไม่ว่าจะทำหน้าที่ในระดับบริหารหรือไม่) ค่าตอบแทนที่จ่ายหรือค้างจ่ายสำหรับผู้บริหารมีดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	บาท	บาท	บาท	บาท
เงินเดือนและผลประโยชน์ระยะสั้นอื่น	66,889,457	55,750,392	3,640,000	3,500,000
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	5,667,787	13,667,017	-	-
	72,557,244	69,417,409	3,640,000	3,500,000

27.4) รายได้ค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายที่รับและจ่ายแทนกัน

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	บาท	บาท	บาท	บาท
รายได้ค่าโดยสารที่กิจการ				
ที่เกี่ยวข้องกันอื่นรับแทนกลุ่มบริษัท	3,121,840,757	2,198,912,696	-	-
เงินรับชำระแทนกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	566,547,738	372,281,874	-	-
ค่าใช้จ่ายที่กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น				
จ่ายแทนกลุ่มบริษัท	480,215,716	299,747,223	-	5,550,252
เงินทดรองจ่ายแทนกิจการ				
ที่เกี่ยวข้องกันอื่น	304,710,927	129,182,258	-	-

27 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

ยอดคงค้างของรายการลูกหนี้ เจ้าหนี้ เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น สรุปได้ดังนี้

27.5) ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	87,240,764	210,772,034	-	-

ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันได้ถูกเรียกเก็บดอกเบี้ยสำหรับจำนวนที่ผิดนัดชำระที่อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.00 ต่อปี (พ.ศ. 2555: ร้อยละ 6.00 ต่อปี)

27.6) เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	506,830,215	427,725,470	-	-

เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันส่วนใหญ่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ และได้เรียกเก็บดอกเบี้ยสำหรับจำนวนที่ผิดนัดชำระที่อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.00 ต่อปี (พ.ศ. 2555: ร้อยละ 6.00 ต่อปี)

27.7) เงินรับล่วงหน้าจากกรรมการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 เงินรับล่วงหน้าจากกรรมการจำนวน 8 ล้านบาท เป็นประเภทไม่มีดอกเบี้ยและมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม เงินรับล่วงหน้าจากกรรมการใช้เพื่อการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

27.8) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท	พ.ศ. 2556 บาท	พ.ศ. 2555 บาท
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบิน				
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	605,152,224	543,255,174	-	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน				
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	16,338,900	15,242,850	-	-

28 ภาระผูกพัน

ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม กลุ่มบริษัทมียอดรวมของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าสำนักงานและอื่นๆ ที่ไม่สามารถยกเลิกได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2555
	บาท	บาท	บาท	บาท
ภายใน 1 ปี	49,014,345	22,916,044	-	-
เกินกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	33,453,035	14,239,637	-	-
รวม	82,467,380	37,155,681	-	-

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 กลุ่มบริษัทมียอดรวมของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าเครื่องบินที่ไม่สามารถยกเลิกได้ ซึ่งจัดทำกับ AirAsia (Mauritius) Limited กิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งของเครื่องบิน 27 ลำ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555: 25 ลำ) และสัญญาประกันภัยของเครื่องบิน 35 ลำ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555: 27 ลำ) ดังนี้

	งบการเงินรวม			
	พ.ศ. 2556		พ.ศ. 2555	
	ค่าเช่า	สัญญาประกันภัย	ค่าเช่า	สัญญาประกันภัย
	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ดอลลาร์สหรัฐฯ
ภายใน 1 ปี	111,480,000	893,590	104,040,000	834,791
เกินกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	445,920,000	-	416,160,000	-
เกินกว่า 5 ปี	362,093,589	-	415,725,041	-
รวม	919,493,589	893,590	935,925,041	834,791

29 การค้ำประกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันจากการค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารที่เกี่ยวข้องกับเงินกู้ของนักบินฝึกหัดในหลักสูตรวิชาชีพนักบิน เป็นจำนวน 34.75 ล้านบาท (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555: ไม่มี) โดยปกติกลุ่มบริษัทจะสิ้นสุดภาระค้ำประกันเมื่อนักบินฝึกหัดดังกล่าวได้รับใบอนุญาตนักบินพาณิชย์และได้รับการแต่งตั้งเป็นนักบินผู้ช่วยของกลุ่มบริษัท หรือเมื่อธนาคารได้รับชำระหนี้สินคงค้างครบถ้วนแล้ว อย่างไรก็ตามกลุ่มบริษัทสามารถเรียกคืนหนี้สินดังกล่าวจากผู้ค้ำประกันนักบินฝึกหัดที่ได้ค้ำประกันไว้กับกลุ่มบริษัท

30 หนังสือค้ำประกัน

กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันจากการค้ำประกันโดยธนาคารที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายภาคพื้นดิน ค่าสนับสนุนทางด้านเทคนิคและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการบินอื่นๆ ซึ่งเป็นปกติของการดำเนินธุรกิจดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม					
	พ.ศ. 2556			พ.ศ. 2555		
	ล้านบาท	ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ	ล้านอินเดียรูปี	ล้านบาท	ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ	ล้านอินเดียรูปี
หนังสือค้ำประกันสำหรับค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการบิน	6.75	0.09	3.38	5.60	0.45	30.83
หนังสือค้ำประกันสำหรับกองทุนซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน	-	9.59	-	-	-	-
รวม	6.75	9.68	3.38	5.60	0.45	30.83

กลุ่มบริษัทใช้เงินฝากประจำเป็นหลักประกันสำหรับหนังสือค้ำประกันดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม			
	พ.ศ. 2556		พ.ศ. 2555	
	ล้านบาท	ล้านอินเดียรูปี	ล้านบาท	ล้านอินเดียรูปี
เงินฝากประจำ	337.37	3.68	8.93	31.13

31 สิทธิประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุน

ในระหว่างปี พ.ศ. 2555 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจำนวน 8 บัตร สำหรับกิจการขนส่งทางอากาศ สิทธิประโยชน์ที่สำคัญ คือ การได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับการนำเข้าเครื่องบินและอะไหล่ที่เกี่ยวข้อง และการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 8 ปี นับตั้งแต่วันที่แต่ละโครงการเริ่มมีรายได้เพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว บริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดตามที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุน เงื่อนไขกำหนดให้ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วของบริษัทย่อยไม่น้อยกว่า 435.5 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ. 2556 บริษัทย่อยได้รับสิทธิพิเศษจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจำนวน 1 บัตร สำหรับเครื่องบินจำนวน 24 ลำ สำหรับกิจการขนส่งทางอากาศ สิทธิประโยชน์ที่สำคัญคือการได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับการนำเข้าเครื่องบินและอะไหล่ที่เกี่ยวข้อง และการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 8 ปี นับตั้งแต่วันที่แต่ละโครงการเริ่มมีรายได้ เพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว บริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดตามที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุน เงื่อนไขกำหนดให้ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วของบริษัทย่อยไม่น้อยกว่า 435.5 ล้านบาท

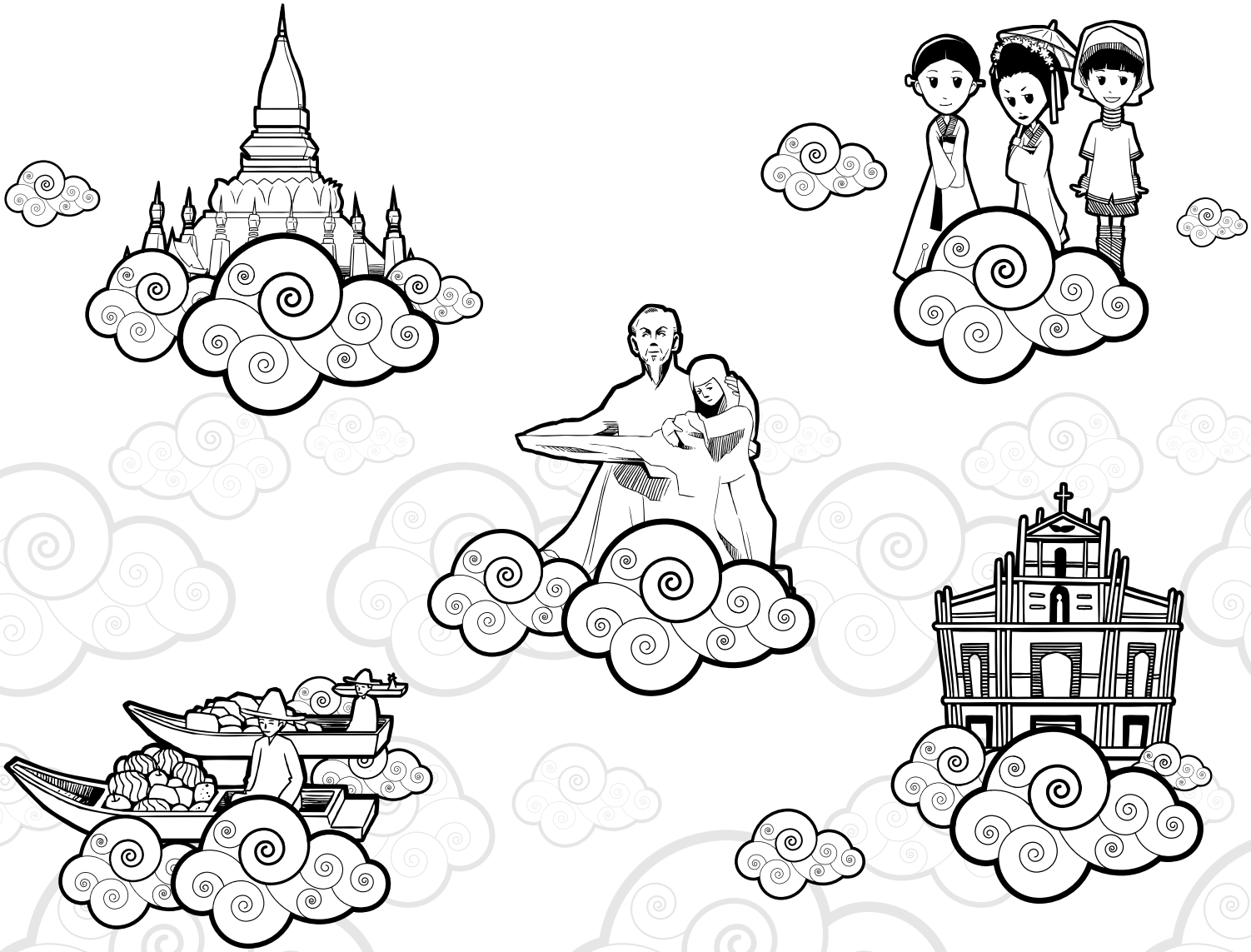
ในระหว่างปี บริษัทย่อยได้รับมอบเครื่องบินจำนวน 8 ลำภายใต้สิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว

32 เหตุการณ์ภายหลังวันที่ในงบการเงิน

เมื่อวันที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2557 และวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2557 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยได้รับมอบเครื่องบิน AIRBUS A320-200 จำนวนสองลำ การขยายฝูงบินของบริษัทย่อยนี้เพื่อรองรับการเปิดเส้นทางบินใหม่และเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินที่มีอยู่ของบริษัทย่อย เครื่องบินดังกล่าวได้จัดหามาภายใต้สัญญาเช่า ซึ่งมีระยะเวลา 12 ปี

ON-TIME PERFORMANCE
WINNER
FLIGHTSTATS
2013
SERVICE AWARDS
สายการบินราคาประหยัด
ที่ตรงเวลาที่สุดในโลก*
บินกับแอร์เอเชีย ตรงเวลา มั่นใจ ไม่พลาดนัดสำคัญ
*รางวัลชนะเลิศ สายการบินราคาประหยัดที่มีการให้บริการตรงต่อเวลาสูงที่สุด ปี 2556
(On-Time Performance: OTP) จาก FlightStats
ประหยัดสุดๆ ที่
airasia.com
AirAsia

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (AAV)

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ชั้นที่ 3 ห้องเลขที่ 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210
โทรศัพท์	:	02-562-5700
โทรสาร	:	02-562-5705

www.aavplc.com